Comisión Investigadora sobre el financiamiento de las campañas electorales, desde el año 1999 hasta el año 2015, inclusive, y su vinculación con determinadas empresas y otras que expresamente designe, de sus directores y accionistas y las tarifas de publicidad de los medios de comunicación aplicadas a los diferentes partidos políticos
Carpeta Nº 1834 de 2017

Versión Taquigráfica N° 1460 de 2018

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 19 de marzo de 2018

(Sin corregir)

PRESIDEN: Señores Representantes Oscar Groba, Presidente (ad hoc) y Alejandro Sánchez, Vicepresidente.

MIEMBROS: Señores Representantes Elizabeth Arrieta, Alfredo Asti, Graciela Bianchi, Andrés Carrasco, Oscar De los Santos, Guillermo Facello, Pablo González, Graciela Matiauda Espino, Jorge Meroni, Eduardo José Rubio y Tabaré Viera Duarte.

DENUNCIANTE: Señor Representante Adrián Peña.

INVITADOS: Por la Compañía Uruguaya de Transporte Colectivo Sociedad Anónima (CUTCSA), señores Gerente General, Magister Fernando Barcia y doctor Fernando Rodríguez, asesor letrado.

SECRETARIA: Señora Beatriz Méndez.

PROSECRETARIA: Señora Sandra Pelayo.

SEÑORA SECRETARIA. Está abierto el acto.

Corresponde designar un presidente ad hoc.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Propongo al señor diputado Óscar Groba.

SEÑORA SECRETARIA. Se va a votar.

(Se vota)

——Ocho por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Óscar Groba)

SEÑOR PRESIDENTE (Óscar Groba). Habiendo número, está abierta la reunión.

SEÑOR CARRASCO BRIOZZO (Andrés). Según tengo entendido, no venía Salgado, sino que en representación del directorio de Cutcsa habían designado a otras dos personas. No sé bien si las había designado Salgado o el propio directorio; no sé bien quién fue que las designó. Deberíamos votar para que pudieran entrar estas dos personas.

Personalmente, quisiera dejar constancia de que sigue en pie y pendiente la citación al señor Salgado.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Creo que es mucho más que eso. No integro la comisión, pero el pedido de invitación o la citación en este caso es al señor Salgado, no a la empresa Cutcsa. Por tanto, ellos hoy vienen en representación de la empresa Cutcsa, pero quien habla no invitó a la empresa Cutcsa.

Como escribí el otro día en el chat de la comisión, perfectamente la comisión hoy puede decidir invitar a la empresa Cutcsa y recibir a estos representantes. Perfectamente puede decidir aceptar porque están acá, pero en realidad es claro que el invitado es el señor Salgado y que ellos vienen en su representación.

Yo nunca invité a la empresa Cutcsa, porque en realidad en su momento no me pareció que desde el ámbito privado necesitara más información que la que nos podían brindar los reguladores, que tienen toda la información disponible y oficial. Por eso digo: me parece no integro la comisión que debería votarse una invitación y aprobarse. No se olviden que la semana pasada dejamos fuera de sesión a una persona que vino a acompañar a un invitado, porque venía con él, pero como no estaba invitada ni votada su comparecencia por la comisión, se decidió que, en todo caso, fuera en otro momento. Eso generó un precedente que me parece que es correcto, porque si no cualquiera viene con cualquiera y cualquiera manda a quien quiere y, en este caso, está claro que el señor Salgado está enviando a representantes por él. Diferente hubiera sido si se hubiese invitado a la empresa Cutcsa. En ese caso sí la empresa puede mandar a quien quiera, pero eso no lo decidió esta comisión. No sé si logré explicarme.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR FACELLO (Guillermo). Seguramente, la lectura del oficio aclarará alguna de estas situaciones. Tengo a la vista el documento en el que se indica el objeto de esta Comisión Investigadora. Además, entre las empresas que se pide considerar en las actuaciones de esta investigación inclusive figura en el informe del miembro en minoría de la comisión preinvestigadora, el diputado Verri se menciona, en el numeral 21, directamente a la empresa Cutcsa. Las razones que se esgrimen son el subsidio multimillonario, la absoluta mayoría del mercado de transporte de buses urbanos y que el titular de la empresa tiene cercanía con el Partido de gobierno. O sea que entre los objetivos de estudio de esta Comisión está la empresa Cutcsa, y en la resolución que dio creación a esta Comisión Investigadora en ningún momento se señala a la persona de ningún ciudadano en particular.

Entonces, creo que las personas que se encuentran en la antesala, y que vinieron en representación de la empresa que es motivo de investigación de esta Comisión, están ampliamente facultadas para ello. Se trata, nada más y nada menos por lo que tengo entendido del gerente general de la empresa y del gerente de Jurídica. Por lo tanto, me parece que correspondería que la Comisión los recibiera.

En realidad, la persona que acompañó al señor Pascale la semana pasada no acreditaba ninguna representación desde el punto de vista de la empresa que integraba en su momento el señor Pascale, ni de ninguna otra actividad gremial vinculada al tema que ocupa a esta Comisión.

Además, si seguimos invitando a diferentes ciudadanos, también podemos aludir que en alguno de los temas que involucran el trabajo específico de esta Comisión quedaron sin citar algunos ciudadanos, a quienes podemos convocar. Debe tenerse en cuenta que la Comisión tiene un plazo de más de dos años y que el 17 de este mes recién se cumplió año de su instalación.

Por lo tanto, me parece por el mejor funcionamiento de la Comisión y para aplicarnos al cometido que la Cámara le asignó, debemos recibir a las personas que están afuera en representación de la empresa que está directamente aludida en la resolución que dio creación a esta Comisión Investigadora.

SEÑOR PEÑA (Adrián). La Comisión puede invitar a quien entienda pertinente. Lo único que quiero dejar claro es que debe seguirse el procedimiento habitual y que la Comisión se ha dado para las invitaciones. Entonces, la Comisión debe poner a consideración la invitación al directorio de la empresa Cutcsa, y si la aprueba podrá recibir a los directores. Si no es así, en este caso estaría procediendo de manera diferente a lo habitual.

También quiero que quede claro que la persona invitada fue el señor Salgado, y que él envió a esas personas en su representación. Eso debe quedar claramente definido. Por eso, si la Comisión está de acuerdo cosa a la que no me opongo porque me parece que todo lo que abunde en información está bien y, obviamente, la Comisión invita a quien le parece , creo que debería votar para decidir si los puede recibir como representantes de la empresa, y así seguir el procedimiento que hemos acordado. En realidad, creo que no debería hacerlo sin ese procedimiento previo, porque ellos vinieron en representación de Salgado, y no lo son; son representantes de la empresa.

Entonces, cumpliendo el extremo que señalo, los señores podrán ser recibidos, y quedará planteada, tal como estaba, la invitación al señor Salgado, ya que me interesa de manera particular que concurra a la Comisión.

Además, me interesa que venga lo digo para que quede en la versión taquigráfica , tal como señaló algún diputado en nuestra comunicación interna, por su cargo de asesor del presidente de la República en estos temas. Por eso está citado aquí.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Pido que se lea el oficio de invitación que se envió a la empresa Cutcsa.

Si me permiten, después de que se lea haré uso de la palabra, porque ya lo leí y tengo una opinión al respecto.

En realidad, solicito que se lea porque quiero que quede claro para la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE. Voy a leer el Oficio N° 73.

Dice así: "Montevideo, 12 de marzo de 2018

Señor Presidente de la Compañía Uruguaya de

Transporte Colectivos S.A. (CUTCSA),

Juan Antonio Salgado.

Me dirijo a usted para informarle que en el marco del tratamiento del tema motivo de su designación, esta Comisión ha dispuesto invitar a diversos actores que pueden brindar información sobre el tema a consideración.

Con ese fin es que la Comisión le invita a participar de la reunión, en referencia a aportes y premios a la eficiencia a la citada empresa y adjudicación de líneas de la excooperativa Raincoop, prevista para el día lunes 19 de marzo, a la hora 13:00 en la Sala 7 del Edificio 'José Artigas' Anexo al Palacio Legislativo.

Adjuntamos los antecedentes correspondientes y agradecemos la confirmación de su asistencia, para hacer las previsiones correspondientes.

Saludo a usted con mi mayor consideración".

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Después de la conversación que mantuvimos a través del grupo de Whatsapp esto lo digo para los que le caen a la Comisión porque hablamos entre nosotros; por suerte es así , procuré encontrar el Oficio N° 73.

Tal como está redactado este oficio no es una crítica a nadie , se dirige a la empresa. En el texto se cita a Salgado no en su condición de asesor presidencial, sino de presidente del Directorio de Cutcsa S.A; eso es lo que debió haber dicho.

Las sociedades anónimas son todas iguales; se compran hechas. Yo no sé si esta fue comprada hecha o no; sí sé que no es algo ilegal. Estoy 99,99% segura acaba de ingresar a sala el diputado Asti, que con seguridad sabe más que yo de esto de que a la empresa la representa el presidente del Directorio o dos directores cualesquiera. Si yo recibo el Oficio y lo leo, entiendo que la citación es la empresa. En consecuencia, las personas van a ingresar si tienen la representación legal que corresponde. Yo entiendo que no hay que votar nada.

No obstante, si se quiere insistir en la presencia del señor Salgado, está bien. Reitero que tal como está redactado el oficio, la invitación es a la empresa, que tiene derecho a enviar la representación que entienda pertinente. Nosotros no tenemos que votar esto. Me gusta ser jurídicamente clara; me puedo equivocar, pero me parece que este no es el caso.

SEÑOR PRESIDENTE. Cuando se empezaron a hacer las citaciones relativas a la empresa Cutcsa, se sugirió el siguiente listado:

"CUTCSA. Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi, y Director Nacional de Transporte.

Intendente de Montevideo, ingeniero Daniel Martínez.

Director de Transporte, señor Máximo Olaurre.

Presidente de la CND, contador Jorge Perazzo.

Señor Juan Antonio Salgado (por aportes y premios a la eficiencia a CUTCSA y adjudicación de líneas de Raincoop).

Señor Rafael Pascale, ex Raincoop".

De ahí surge la orientación y este oficio. Lo leí porque es un documento que nosotros mismos aprobamos. No es una opinión; simplemente, quiero ayudar a comprender.

SEÑOR MERONI (Jorge). Nos sentimos totalmente representados por las palabras que expresó la señora diputada Bianchi: la invitación es a la empresa Cutcsa. El presidente de esa empresa y su Directorio deciden quién viene en su representación

Por lo tanto, compartimos con la diputada Bianchi que no hay que votar nada y que debemos recibir a quienes la empresa Cutcsa designó para ser representarla ante esta Comisión.

(Ocupa la Presidencia el señor representante Sánchez)

SEÑOR PEÑA (Adrián). El invitado es Juan Salgado. ¿Saben por qué? Porque yo lo invité. Yo no invité a la empresa.

De la lectura del oficio se desprende lo que con claridad expresaba la diputada. Por lo tanto, hay un error. Yo nunca invité a la empresa Cutcsa, y ese oficio surgió a raíz de mi invitación. Se podrá saber mucho de otras cosas, pero no se sabe cuál es mi decisión, el espíritu de lo que yo escribí y cuál fue la invitación.

(Diálogos)

——Eso surge de las invitaciones y las citaciones que realicé originalmente. No es a la empresa; es a la persona Juan Salgado, por los cargos que ocupe. Si el oficio dice eso, está invitada la empresa, pero eso no fue lo que yo planteé.

SEÑOR VIERA (Tabaré). La Comisión fue votada por la Cámara para investigar la posibilidad de que en el financiamiento de los partidos haya implicancia de algunas empresas, y se puso énfasis en algunas. En el marco de esa investigación, esta Comisión puede y debe citar a quien desee y a quien vote. No se trata de recibir a las personas que las empresas investigadas quieran enviar, porque entiendo que así nos estamos cercenando las potestades de investigar. Si cada empresa investigada va a determinar quién viene a hablar en su representación, no estamos investigando nada.

Entonces, no es la empresa la que debe definir quién la representa, sino quien esta Comisión desea investigar para esclarecer sus objetivos. En este caso, claramente, ha sido citado el señor presidente que ocupa la presidencia, pero es a él a quien se propuso interrogar. Más allá de eso, esta comisión puede también votar la invitación o aceptar que vengan otros funcionarios jerárquicos de la empresa. En ese sentido, concluyo diciendo que la misión, el objetivo de la comisión es investigar e investiga a quien desea investigar, no a quienes nos indican los investigados.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Esta discusión creo que la hemos tenido en alguna otra oportunidad; la hemos tenido a través de un instrumento que no es oficial pero que creo sirve para ir conociendo las voluntades de los integrantes de la comisión y del miembro denunciante.

Para mí queda claro que la Cámara, cuando lo resolvió, resolvió investigar a las empresas y, lo dice, a sus directivos y accionistas. Yo he expresado que yo entiendo que los temas que han sido analizados en otras instancias de esta comisión, como es el tema de la adjudicación de líneas, del fideicomiso del gasoil, de los premios de eficiencia, de los ómnibus de bajo piso, son todos temas de la empresa. Ahora, también como está escrito en esa comunicación interna que tenemos todos los miembros de la comisión y el miembro denunciante, se quiere invitar al asesor presidencial; ese es otro tema que sí debemos resolver. Yo creo que, por supuesto, como está ese asesor presidencial, no por ser asesor presidencial sino por ser directivo o presidente de la empresa Cutcsa no sé exactamente si lo es en este momento , está dentro de los cometidos de esta comisión, no así el asesor presidencial.

Yo entiendo que también lo expresé y lo reitero acá para que quede en la versión taquigráfica , si se quiere invitar a la empresa, se invita a la empresa y esta decide quiénes son los que la representan estatutariamente. Sobre eso, acompaño lo que escuché que decía cuando ya había comenzado su intervención la señora diputada Bianchi. También reconozco que como se habla de sus directivos, el denunciante puede también precisar a uno, a dos o a tres directivos de la sociedad para invitarlos adicionalmente si no están incluidos en la representación que la empresa hace de ello. Pero a directivos de la empresa, no a asesores presidenciales, que no es motivo de esta investigación.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Que quede claro que voluntad de investigar tenemos todos porque, si no, no estábamos acá; podríamos hacer otras cosas vinculadas a la actividad parlamentaria. Todos queremos investigar y estamos de acuerdo. Lo que pasa es que el Parlamento tiene que ser más preciso con respecto a qué otras personas.

Si nosotros hacemos un oficio en el que se refiere a la empresa, todos los que representen a la empresa pueden venir y no tenemos que votar. Si el miembro denunciante y muchos de los integrantes de la comisión entendemos que es importante la presencia del señor Salgado, lo votaremos. De ninguna manera estamos legitimados, en este momento, a rechazar la comparecencia de directivos de una empresa de acuerdo al oficio que nosotros hicimos. Si hubiéramos redactado el oficio diferente, podríamos hasta discutirlo, pero como está redactado el oficio, no. Ahora, nadie inhibe a nadie a insistir o no insistir o citar como muy bien decía el señor diputado Asti por lo que resolvió la Cámara: directivos de la empresa. Después, que sea asesor presidencial o no es otro tema. Yo lo reconozco. Igual está escrito el decreto; no es necesario citarlo en esa condición. Hay un decreto que lo nombra. Así que yo estoy dispuesta a que vengan todos. Pero, en el día de hoy, me parece que no estamos legitimados para decir a los señores que están afuera: "No pueden entrar porque nosotros citamos a Salgado". Nosotros citamos a la empresa. Lamento mucho, pero citamos a la empresa. Lo lamento, digo. Siempre es útil que nos digan cosas los directivos, pero fue redactado de una manera que no se puede tapar el sol con un dedo.

SEÑOR FACELLO (Guillermo). Me siento representado por las palabras del contador Asti y de la doctora Bianchi.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Luego de haber dejado constancia de que yo no invité a la empresa y de que se la convocó por error, va a haber que asumir que el oficio dice eso.

No tiene nada que ver que esté en el objeto de estudio de la investigación. Que esté en el objeto de estudio de la investigación es lo que lo habilita eventualmente a invitarlo o no; se lo puede invitar o no. No necesariamente hay que invitar al directivo de una empresa que está siendo investigada. Eso está claro. Eso se votó en el plenario de la Cámara: cuál era el objeto general de estudio de esta investigadora. Luego, las invitaciones siguieron todo un proceso y hemos seguido una a una todas las que se han presentado por cada

miembro de la comisión. No es el caso este porque la empresa no fue citada. Y el oficio fue redactado, sin ninguna mala intención, con errores, y por eso están invitados los señores que están afuera. Pero está claro que no fue invitado. Y que el objeto, inclusive de la empresa, no quiere decir que se la cite o que se la invite. Eso no está dicho en ningún lado; no es automática la invitación. Eso es si la comisión lo resuelve. No lo resolvió. Yo planteé otra cosa y lo que se votó fue otra cosa. Entonces, tengo mi derecho a expresar que no fue lo que yo pedí lo que se comunicó. Listo.

Por otra parte, está votado por esta comisión la invitación al señor Juan Salgado en la condición de todo lo que él sea. A la persona física Juan Salgado ya se votó por esta comisión su invitación con las demás. Quiero que quede constancia en la versión taquigráfica que eso ya está aprobado por este Cuerpo y que el señor es alguien a quien se va a seguir insistiendo para que venga; lo esperamos y es para nosotros muy importante, fundamental, que venga a esta comisión.

SEÑOR GROBA (Óscar). Bien breve, señor presidente.

Yo reconozco el derecho que tiene el señor diputado preopinante a mantenerse en lo que él entiende y comprende: que es un error de la comisión la jornada de hoy, la citación de hoy. Pero también digo como constancia que es su apreciación; la reconozco, pero es su apreciación. Los señores legisladores preopinantes hemos todos estado contestes a partir de la nota que hemos leído de que está bien citada esta reunión. Los invitados que están afuera pueden comparecer. Seguramente no lleguemos a un acuerdo.

Yo reconozco el derecho que tiene el señor legislador de decir que la comisión está equivocada. Es mi opinión. Sin involucrar al resto de los compañeros de la comisión, creo que él está equivocado, que tiene un error y que, naturalmente, tendrá derecho después de esta sesión a citar a quien quiera. Pero esta sesión creo que fue citada correctamente. Está desde los inicios en la segunda nota que yo leí quiénes eran las empresas y está bien citada.

Quería dejar esa constancia, señor presidente, reconociendo el derecho que tiene el señor legislador de opinar de esa forma.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Quiero dejar constancia de que sí es cierto lo que dice el señor diputado denunciante Adrián Peña. Es cierto que nosotros votamos eso. Por eso yo dije: "¡Eso está votado!". El tema es que no podemos… Entonces, dejémoslo claro porque después los portales, las redes nos ponen a todos como que prácticamente queremos ser accionistas de Cutcsa. ¡No! A estos representantes es que con ese oficio hay que recibirlos. Y bienvenidos sean porque nos pueden proporcionar datos. Que está votado que venga Salgado está votado. Eso nadie lo discute y tendrá que venir si quiere. Recuerdo que el señor diputado Ope Pasquet presentó un proyecto yo ya comprometí mi voto y el de mi sector en cuanto a que habría que agregar a la ley de comisiones investigadoras que tienen que venir los particulares también, y fue vetada en su momento.

SEÑOR VIERA (Tabaré). Buscando soluciones para que queden claras las cosas, creo que podríamos votar una interpretación, en el sentido de que dada la invitación que se cursó sin calificarla , vamos a recibir a quienes envía la empresa Cutcsa; y que en próximas sesiones comparecerá, si así lo desea, de acuerdo con lo resuelto por la Comisión, el señor Juan Salgado.

(Diálogos)

——Está bien; habrá que cursarle una nota. Lo que yo digo es que esta Comisión no tiene por qué volver a decidirlo, porque ya lo decidió; porque la propuesta fue así.

(Diálogos)

——Eso es lo que quiero que quede claro. La propuesta que se votó, que fue la del señor diputado Peña, es invitar a Juan Salgado en el marco de la investigación de Cutcsa. Eso fue lo que se votó, porque eso fue lo que se propuso. Entonces, eso no hay que volverlo a votar, y es lo que estoy proponiendo que quede claro. Por los hechos que sean, no los vamos analizar, la invitación salió a la empresa Cutcsa; los recibimos, pero que quede claro se mandará una nueva nota que esta Comisión no tiene que volver a decidir lo que ya decidió.

SEÑOR MERONI (Jorge). Lo que planteamos es que recibamos a los invitados porque fue invitada la empresa Cutcsa y, después, en todo caso, capaz que tenemos que reconsiderar si es necesario que venga el director, presidente Juan Salgado.

(Interrupciones)

——Discúlpenme, señores diputados, yo los escucho con respeto y exijo lo mismo.

De acuerdo a las contestaciones de las preguntas que se les hagan, si no quedamos satisfechos con ellas, capaz que sí es necesario que venga el señor Juan Salgado por la empresa Cutcsa, no por asesor presidencial.

SEÑORA MATIAUDA (Graciela). Deseo aclarar al señor diputado Meroni que acá no podemos poner en duda si lo volvemos a invitar o si no lo volvemos a invitar, porque esta Comisión votó la citación al señor Juan Salgado. O sea que esta Comisión tiene que reiterar la citación.

SEÑOR MERONI (Jorge). La diputada Matiauda no me entendió. Yo no digo que no esté invitado el señor Juan Salgado, pero de acuerdo a las explicaciones que nos dé la empresa, capaz que planteamos la reconsideración y quizás no sea necesario. Eso fue lo que planteé.

SEÑORA MATIAUDA (Graciela). Entiendo que la invitación al señor Juan Salgado fue votada en esta Comisión, que no tiene por qué poner en dudas si se vuelve a invitar o no; fue expresa al señor Salgado. Creo que no tenemos que votar absolutamente nada, ni tiene que quedar en claro o no claro lo que esta gente nos viene a decir. Quien fue citado por esta Comisión fue el señor Salgado.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Para que quede claro en la versión taquigráfica, consideramos que sí se puede convocar nuevamente por nota al señor Salgado como presidente de Cutcsa. Que quede claro: como presidente de Cutcsa, que es el objeto de la investigación de esta Comisión; ningún otro.

(Diálogos)

SEÑOR PEÑA (Adrián). ¿El señor diputado Asti me va a señalar en condición de qué yo debo invitar a las personas a esta Comisión?

SEÑOR ASTI (Alfredo). La Comisión va a resolver.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE. Tenemos una delegación afuera que está esperando ser recibida. Creo que lo que tenemos que hacer es recibirla. Además, tenemos una agenda que incorpora también la visita del presidente de la CND. En todo caso, después se podrá hablar en la Comisión de cómo seguir hacia adelante con respecto al resto de las citaciones que restan realizar y que todos queremos acá. Igualmente, es valorable para la Comisión en el marco de una investigación que la empresa Cutcsa venga y exponga, más allá de las personas que sean. Nosotros estamos investigando las empresas y me parece que es importante.

Diría de recibirlos y, en todo caso, seguir luego debatiendo lo que tengamos que debatir. Me parece a mí que hay dos personas ahí afuera y deberíamos recibirlas. Desde la Presidencia veo que es un debate circular, que no nos está llevando a ningún puerto. Entonces, quizás lo que podríamos hacer para optimizar tiempo, es recibir en este caso a los invitados. Tal cual se leyó aquí en el oficio, la empresa Cutcsa se hace representar por esas personas. En todo caso, después, seguimos debatiendo en la Comisión libremente lo que tengamos que debatir y analizar lo que tengamos que analizar. De lo contrario, se nos va corriendo el cronograma. Lo mío es una cuestión operativa; no estoy interviniendo sobre el debate que está teniendo la Comisión.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Con todo respeto: lo que estamos analizando es grave. Entonces, para mí merece un tratamiento ya.

Aquí ya se votó algo. Y hoy se está poniendo a consideración lo que la Comisión ya votó, en el marco de un proceso en el que veníamos avanzando en ese sentido.

La invitación al señor Salgado ya se votó. A mí me interesa que quede claro que esta Comisión ya votó esto y que se mantiene firme. No lo que se ha manifestado aquí por parte de compañeros de la Comisión de que se

evaluará eventualmente y se reconsiderará. O que hay que hacer una invitación como si no se hubiese hecho. Acá se invitó a Salgado; por una cuestión que no merece que nos detengamos en su análisis, se invitó a la empresa. Como señala bien la señora diputada Bianchi, hay que recibir a la empresa. Pero subsanado ese inconveniente, señalo que yo presenté una lista con nombres; por tanto, está muy claro que yo no invité a la empresa Cutcsa y que nadie invitó a la empresa Cutcsa. Entonces, lo que yo planteo es que debe quedar bien claro antes de que ingrese el invitado que sea, porque tiene que ver con el funcionamiento de esta Comisión, que se mantiene la invitación tal cual fue planteada y tal cual fue votada.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Dije lo que dije al principio. Jurídicamente, me parece que es inobjetable y el derecho no es un chicle, hay que usarlo siempre, aunque la posición estrictamente no sea la que se trasuntó en el oficio. Considero que no hay que volver a votar.

Voy a poner un solo ejemplo y no voy a decir más nada a ver si nos entendemos.

La empresa investigada es Tenfield, pero se invitó a Francisco Casal. No quiero aclarar más. Si vamos a empezar a dar vueltas… Porque, además, esta Comisión tuvo, tiene y deberá tener siempre en el buen sentido de todo lo que estamos investigando, que es delicado la conducta que cuando alguien plantea la citación a una empresa siempre que estuviera dentro de lo que teníamos que investigar de las personas y las empresas , siempre votamos todos, y por unanimidad. O sea, no hicimos diferenciación aunque a veces no estuviéramos de acuerdo con algunas personas, pero dijimos sí a todos los que vengan a declarar. Así que me parece que no es correcto ahí ya entraríamos en otro terreno más resbaladizo votar o reconsiderar. Sí estoy de acuerdo con el señor diputado Alfredo Asti con que se insista en la invitación al señor Juan Salgado, en su condición de integrante del directorio de Cutcsa; y especialmente en que se insista en que se quiere escuchar al señor Juan Salgado. Clarísimamente. No puedo entender que eso se discuta. Lo que yo dije era lo del principio. Nada más.

SEÑOR MERONI (Jorge). Quiero aclarar que nosotros sabemos que invitado fue el señor Juan Salgado por la empresa Cutcsa. Lo que planteamos es que también tenemos el derecho como integrantes de la Comisión que si quedamos satisfechos, a plantear la reconsideración. Es un derecho como todo integrante de la Comisión; capaz que no lo hacemos porque quedamos satisfechos. Pero, sabemos que fue invitado el señor Juan Salgado.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE. Lo que planteo a todos los integrantes más allá de que todas las interpretaciones es que hice una propuesta y que después podemos seguir conversando sobre los matices. Me parece que hay que recibir a la empresa. Lo digo como un tema operativo, porque seguimos dando vueltas en discusiones.

SEÑOR VIERA (Tabaré). Podría ser así, pero a nosotros nos gustaría que se votara antes si se va a mantener la invitación, porque la actitud política que adoptemos con respecto a los representantes de Cutcsa será una si se mantiene lo que se votó y será otra si no se mantiene.

SEÑOR PRESIDENTE. Tenemos sobre la mesa el Acta Nº 1 de la Comisión y veo que votamos al presidente y vicepresidente, hablamos del régimen de trabajo. Más adelante el señor presidente dice: "Señor diputado Peña: antes de diligenciar su solicitud, me parece pertinente escuchar su exposición, y luego recibir las delegaciones […]", y el señor diputado responde: "Con gusto, presidente".

Luego se agrega un listado de empresas, o sea, de temas: Cambio Nelson; presidente del BCU, Mario Vergara; Óscar De los Santos; Germán Cardoso; Darío Pérez; Susana Hernández; Fripur; presidente etcétera ; Aire Fresco; Agencia La 10; invitar a Pablo Álvarez; presidente del Tribunal de Cuentas; gerente general; Cutcsa, citar al ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi; director Nacional de Transporte; intendente de Montevideo; director de Transporte, Máximo Oleaurre; presidente de la CND, Perazzo; Salgado, por aportes al premio a la eficiencia Cutcsa y adjudicación de líneas de Raincoop. Y Rafael Pascale, que es Raincoop.

Ese es el listado que la Comisión votó.

Creo que la secretaría no incurrió en error porque no se le indicó otra cosa, y se diligenció un oficio a la empresa, más allá de que dice solo "Salgado" y no dice "al señor Juan Salgado".

Reitero que se diligenció a la empresa solicitando que venga Cutcsa por las líneas de Cutcsa; se entendía que debía venir el presidente de Cutcsa era o es, no lo sé , se invitó a la empresa en carácter de director, y se envió a la empresa.

Eso fue lo que se hizo.

Creo que ningún integrante de esta Comisión en esto quiero ser claro entiende que hay que limitar la participación de nadie que pueda aportar elementos. Creo que ese no es el espíritu de nadie. ¡Absolutamente de nadie!

Por lo tanto, si la Comisión entiende que hay que enviarle una invitación personal al señor director Juan Salgado porque quiere que venga yo, que estoy ejerciendo momentáneamente la presidencia, no tengo ningún problema en firmarla en este momento y enviarla.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). No es lo que se dijo.

SEÑOR PRESIDENTE. Está bien. Estoy tratando de hacer un resumen para salir de la situación, independientemente de las situaciones que puedan tener las personas, que son libres.

Reitero que no tengo ningún problema en firmar ahora el envío.

Sí les pido recibir a la empresa que convocamos, y para garantía de todos los integrantes, no tengo ningún problema en este momento en pedir a alguna de las secretarias que redacte el oficio y estampo la firma para que no haya discusión.

SEÑOR VIERA (Tabaré). No era lo que se estaba diciendo.

SEÑOR PRESIDENTE. Yo estoy diciendo lo que creo que es el espíritu de todos y así poder recibir a la empresa, que seguramente tiene información relevante. Tal vez tengamos muchas preguntas para hacer sobre la temática que estamos tratando.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). Hago acuerdo con lo que plantea el señor presidente, pero si le parece bien lo planteamos como una moción para que no quede ninguna duda.

En definitiva dada las circunstancias que se presentan en el día de hoy , la propuesta sería que se reciba a quienes concurrieron en representación de la empresa y, en forma paralela, se redacte la reiteración de la invitación al señor Juan Salgado.

Esto es para ver si estamos de acuerdo; creo que estoy interpretando correctamente sus palabras y, además, para dar respaldo a lo que plantea, propongo que sea como una moción.

SEÑOR PRESIDENTE. Si no se hace uso de la palabra, se va a votar la moción de la señora diputada Arrieta.

(Se vota)

——Doce por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Recibamos a la empresa y después, si tenemos margen de tiempo entre su presentación y la comparecencia del presidente de la CND, sería bueno que la Comisión prosiguiera con las formas y votara al presidente y al vicepresidente.

(Ingresa a sala una delegación de la empresa Cutcsa)

——¡Bienvenidos! Es un gusto para la Comisión recibir al gerente general, magister Fernando Barcia y al doctor Fernando Rodríguez, asesor letrado, en referencia al tema que está tratando la Comisión.

Como ustedes saben, la Comisión está abocada, por resolución de la Cámara, a investigar el financiamiento de las campañas electorales. Particularmente se asumió particularizar en algunas empresas y, por lo tanto, para nosotros es muy importante la información que ustedes nos puedan volcar.

Tenemos un régimen de trabajo que implica realizarles una serie de preguntas para que ustedes puedan evacuar esas dudas; por supuesto que eso luego queda abierto a lo que ustedes deseen, ampliar con la información que entiendan pertinente a la Comisión. Y luego los legisladores probablemente los irán interrumpiendo.

SEÑOR FACELLO (Guillermo). Quiero saber si el diputado denunciante tiene el habitual cuestionario que realiza a los invitados en primera instancia, para luego proceder yo a…

Quería preguntarle eso al diputado denunciante.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Yo no invité a la empresa.

SEÑOR FACELLO (Guillermo). Señor presidente: vuelvo al artículo que dio creación a esta Comisión Investigadora. En el cuerpo del mismo dice "con el fin de investigar el financiamiento de las campañas electorales, desde el año 1999 hasta el año 2015".

Creo que hemos tenido una larga y previa discusión, y aprovechando que están los invitados creo que tenemos que ir al grano.

Quisiera preguntar a los señores representantes de la empresa Cutcsa qué clase de aporte hizo Cutcsa a los partidos políticos. Esa es la primera pregunta.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Damos la bienvenida oficial a los representantes de la empresa Cutcsa.

Como nos interesa cumplir con los objetivos que la Cámara fijó a esta Comisión y ningún otro , vamos a plantear algunas preguntas que ha hecho el miembro denunciante a otras personas vinculadas al tema del transporte colectivo, particularmente montevideano, porque hemos tenido la visión tanto del director de Transporte de la Intendencia de Montevideo, del director Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y de un directivo de la ex Raincoop. Por eso, creemos interesante que Cutcsa, como empresa, como presunta integrante y en algún caso favorecida por algunas de las circunstancias que se dieron en esos hechos, nos pueda responder.

La primera pregunta refiere a la participación que ha tenido Cutcsa en el transporte colectivo, la evolución de la participación de Cutcsa en el transporte colectivo, antes esto es un agregado personal , y después de la desaparición de algunas empresas importantes como, por ejemplo, Cooptrol y Raincoop.

La segunda pregunta tiene que ver con cómo es el proceso por el que se adjudican las líneas y permisos en el transporte colectivo.

La tercera pregunta la voy a omitir, porque ha quedado claro que la Intendencia de Montevideo no recibe ninguna contraprestación por cada línea concesionada.

La cuarta pregunta dado que la tercera fue eliminada es cuándo se adjudicó la línea CA 1 para Cutcsa ocho líneas para Cutcsa y dos para Raincoop y se establecieron determinadas condiciones, una de ellas, que la unidades no podían llevan publicidad y, sin embargo según dicen algunos socios de Raincoop , la empresa Cutcsa llevaba publicidad de Antel.

La quinta pregunta es la siguiente. La Intendencia de Montevideo, en una resolución aclaro: aprobada en su momento por la Junta Departamental estableció que el 30% de la flota debía ser de piso bajo, para favorecer la accesibilidad de los usuarios. Los exsocios de Raincoop denunciaron que ellos cumplieron con tal porcentaje en las unidades que compraron, y que luego esa resolución aclara la propia pregunta que dichas unidades, obviamente, son más caras se modificó, no habiendo sido cumplida por las unidades que ingresó Cutcsa.

Otra pregunta es cuál fue el proceso de adjudicación y cómo resultaron las adjudicaciones del llamado "Corredor Garzón".

Otro comentario fue que en el proceso de adjudicación de líneas de la ex Raincoop, el intendente Martínez anunció, una y otra vez, que no se entregarían nuevas líneas a Cutcsa. Sin embargo, el proceso termina con lo

contrario a lo anunciado por el intendente. Según reconoció el ministro Rossi, las líneas otorgadas a Cutcsa, en la ex Raincoop, suponen un valor de mercado por encima de los US$ 9.000.000. ¿Por qué se otorgan sabiendo que se aumentaba aun más la concentración? ¿Por qué no recibe el Estado nada a cambio de tan importante concesión?

Por último, queremos saber qué pueden decirnos del premio por eficiencia, en el marco del fideicomiso del gasoil.

Termino diciendo que estas preguntas fueron formuladas a otras personas que vinieron a la Comisión y estaba previsto que se las hicieran a Cutcsa, pero el miembro denunciante no las hizo y nosotros las hicimos nuestras.

Gracias.

SEÑOR FACELLO (Guillermo). Coincidimos con algunas preguntas que acaba de formular el señor diputado Asti, porque nuestro propósito es cotejar las respuestas con la de otras personas que comparecieron ante la Comisión, porque es una buena tarea para la Comisión chequear todas las afirmaciones, en este caso, vinculadas al transporte.

Agregaría porque ha sido bastante amplio el cuestionario del señor diputado Asti algunas preguntas, por ejemplo, cómo ve la empresa la situación del transporte colectivo en el departamento y si la empresa tiene algún plan de reestructura para el transporte en el departamento.

¿Qué diferencias hay entre las sociedades anónimas y las cooperativas de transporte? Pregunto esto porque todos los invitados anteriores representaban a cooperativas de transporte, y personalmente me gustaría conocer la diferencia, como profano en la materia, entre las sociedades anónimas del transporte y las cooperativas.

Por otra parte, quiero saber qué uso se ha dado de los créditos que recibió la empresa de lo cual tenemos profusa información y que fueron garantizados por el fideicomiso de administración del boleto.

Por ahora, nada más.

SEÑOR ASTI (Alfredo). A la útil pregunta del señor diputado Facello quiero conocer las diferencias entre los distintos sistemas de aportes, tanto a la Dirección General Impositiva, como a la seguridad social, que tiene Cutcsa, como sociedad anónima, y las cooperativas.

SEÑOR BARCIA (Fernando). En primer lugar, quiero agradecer a los integrantes de la Comisión por darnos la oportunidad de dar nuestra opinión o visión sobre cada uno de los temas que son investigados y que tienen que ver con nuestra empresa y con nuestro presidente.

Personalmente, he estado siguiendo de cerca todo este proceso y tomado nota de las anteriores reuniones de esta Comisión y de los temas que tienen que ver con Cutcsa. Por eso, tengo alguna documentación que me sirve de base para responder las preguntas formuladas.

Como vamos a hablar en representación de Cutcsa y de nuestro presidente Juan Salgado, nuestras respuestas cuentan con la aprobación, tanto del Directorio de Cutcsa como del propio Juan Salgado. No obstante, más allá de nuestras respuestas, quedamos a las órdenes de otras preguntas que se quieran hacer y que impliquen una profundización y una aclaración.

Fui tomando nota de las preguntas que los señores diputados nos hicieron. Respecto a la primera, a cuál es la calidad de los aportes que Cutcsa ha hecho en las campañas políticas, debo responder que nuestra empresa siempre estuvo presente en las campañas políticas, tanto nacionales como departamentales; los diferentes partidos y, dentro de ellos, las diferentes agrupaciones, siempre nos han solicitado apoyo para contribuir a la movilización de sus adherentes a los actos políticos. Nuestra política en tal sentido, históricamente puede cumplir con estas solicitudes con total imparcialidad en la medida de nuestras posibilidades, sin resentir el servicio público de transporte que está a nuestro cargo.

Tenemos una flota de ómnibus de carácter social que está todos los días del año afectada a responder a las necesidades de traslado de los diferentes actores de la sociedad que nos piden apoyo. Diariamente, estas unidades transportan escolares, desde sus escuelas hasta diferentes destinos del área metropolitana, haciendo viajes didácticos, salidas programadas. También atendemos solicitudes de alcaldías, centros comunales, Banco de Previsión Social, Organizaciones No Gubernamentales, etcétera. Este procedimiento se realiza en forma sistemática durante todo el año; forma parte de nuestro plan permanente de responsabilidad social empresarial.

También tenemos varios vehículos que fueron modificados para hacer de escenarios móviles, más allá de su actividad anual en el carnaval, a través del proyecto Rondamomo. Estas unidades también prestan servicios durante el año en diferentes actividades artísticas, promocionales, etcétera. Normalmente, estas son las unidades que destinamos también para atender las solicitudes de las distintas agrupaciones políticas durantes las campañas electorales. Tratamos de evitar el uso de ómnibus afectados al servicio, para cumplir con este tipo de compromisos, aunque a veces hemos recurrido a ellos, para no desatender las autorizaciones dadas por nuestro directorio. Hasta excepcionalmente hemos contratado algún ómnibus de empresa de turismo para cumplir con un servicio comprometido, sin resentir el servicio de transporte a nuestro cargo. De esta forma, hemos realizado servicios a todos los partidos y agrupaciones políticas que nos lo han solicitado. La modalidad de compra de tiques para asistir a cenas y eventos se ha impuesto en todos los partidos políticos, por lo que también hemos brindado apoyo a las diferentes agrupaciones, asistiendo a los eventos a los que nos participan.

Nuestra presencia en ese tipo de actividades, de forma absolutamente independiente del partido que la organice, muestra que no privilegiamos a ningún partido político sobre otro, en este tipo de contribuciones. Las personas que se designan para asistir a dichos eventos en representación de la empresa saben que deben tener la cautela de no identificar a Cutcsa con ninguna bandera política. Los integrantes de la empresa que, más allá de las responsabilidades asignadas institucionalmente, quieren apoyar económicamente o con su tiempo, a alguna persona o candidato, agrupación o partido, están en libertad de hacerlo, pero simplemente preferimos que lo hagan sin exponer a la empresa ni identificarla con un sector determinado. De hecho, en Cutcsa, ningún miembro de la dirección superior, directores, gerentes, jefes, etcétera, están identificados con ningún partido político. Somos muy cuidadosos de separar nuestra visión personal de nuestro rol en la organización. Hay que tener presente que Cutcsa es propiedad de casi cuatro mil personas: sus accionistas. Dentro de esta masa social hay personas que se identifican con todos los partidos del Uruguay y, por ello, resulta importante que la empresa no se identifique con ninguno en particular.

Una situación especial se vive en estos últimos años, en la medida en que nuestro presidente, principal imagen de Cutcsa frente a la sociedad y los medios, tiene una relación especial de amistad con el actual presidente de la República, doctor Tabaré Vázquez.

Salgado ha declarado en muchas oportunidades que su relación con el presidente de la República es de amistad, personal y familiar, ajena al rol que cada uno desempeña en la actualidad. El hecho de que el doctor Vázquez lo haya designado como asesor honorario, en nada cambió su rol de presidente de Cutcsa ni la relación de la empresa con las autoridades nacionales. Como Salgado lo ha declarado, ambos son muy cuidadosos de no abordar ningún tema que pudiera ser interpretado como que generaría un beneficio a nuestra empresa.

SEÑOR FACELLO (Guillermo). Creo que todos los que estamos en esta Mesa coincidimos con las afirmaciones del gerente.

Particularmente, debo reconocer que cuando pertenecía a otras agrupaciones hemos recibido siempre la colaboración de Cutcsa mediante el auxilio de vehículos para el traslado de diferentes correligionarios a distintos actos. Pero para actualizar, para agiornar un poco más la información: ¿cuándo fueron las últimas ocasiones en que Cutcsa recibió pedidos de colaboración y de qué partidos fueron? ¿Hubo posteriores al evento municipal de 2015, que fue la última movida electoral, por llamarle de alguna manera, para estos fines?

SEÑOR BARCIA (Fernando). Es normal que la cantidad de solicitudes sea sensiblemente mayor en los momento de campañas electorales, ya sea en las elecciones nacionales, internas o en las propias elecciones departamentales. Eso no quita que, fuera de esas fechas, por algunas actividades especiales, también recibamos solicitudes para que colaboremos con la movilidad de las personas que van a los actos políticos.

Creo que, de todos los partidos, en este último año 2017, hemos tenido solicitudes de apoyo. Algunas actividades de cierre de año, algunas otras relacionadas con elecciones juveniles; ha habido. Creo que de todos los partidos.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Quiero dejar una constancia para los invitados. Ustedes dirán: ¿acá dónde estamos? Tenemos clarísimo que la colaboración de las empresas no es delito; al revés. Las empresas han apoyado siempre y apoyan, en este caso Cutcsa. Obviamente se espera que a todos los partidos políticos. Lo que esta Comisión tiene como objetivo es probar si existe un beneficio en favor de un partido que haya sido apoyado por la empresa nada más y nada menos. Pero al día de hoy, la ley de partidos políticos, que hoy está a estudio de la Cámara de Diputados, hace que sea absolutamente legal. Quiero dejar esto planteado, porque nosotros lo tenemos claro por nuestra actividad, por la investigadora, pero quiero que sepan ustedes que el objetivo de esta Comisión es tratar de ver si hay alguna empresa que haya apoyado de distinta manera a algún partido político y haya obtenido algún beneficio por ese apoyo. Esa es la patología, no lo demás.

SEÑOR PEÑA (Adrián). El objeto de estudio de esta Comisión es hasta el 2015.

Quiero hacer una pregunta muy concreta: ¿la empresa Cutcsa colaboró en la campaña 2014 del Frente Amplio y, en particular, con el acto de lanzamiento de la candidatura, la primera actividad en el balneario San Luis, en Canelones?

SEÑOR BARCIA (Fernando). ¿Si colaboramos con ómnibus? Creo que algún ómnibus de Cutcsa, como de otras empresas, sí hubo, pero también en otros eventos de otros partidos.

SEÑOR PEÑA (Adrián). ¿Cree que colaboró o colaboró con ómnibus para la actividad en San Luis?

SEÑOR BARCIA (Fernando). Si querían esa información, me la hubieran pedido de antemano y yo la hubiera traído. Si usted quiere la información exacta, lo que puedo hacer es remitirla después. Yo soy el gerente general; no estoy en toda la parte del detalle. Quiero suponer que con la política que tenemos, que es la que acabo de explicar, en ese evento es probable que haya habido ómnibus de Cutcsa, como en otros de similar naturaleza, de otros partidos políticos.

SEÑOR PRESIDENTE. Lo que pueden hacer porque esto es importante y ustedes no tienen por qué tener toda la información es remitir la información que entiendan pertinente a la Comisión, y eso es un buen instrumento.

SEÑOR PEÑA (Adrián). A propósito de eso, en mi despacho están elaborando una lista de información en este momento. Yo no había solicitado la empresa acá, pero dado que está presente, estamos elaborando una lista de información que es muy difícil que las personas que nos visitan tengan, pero sí es de interés, al menos para mí. Contando con esa amabilidad y disposición le plantearemos una solicitud de una serie de información que es muy importante para nosotros y que es muy detallada y pormenorizada. Doy por descontado que no pueden estar con ella arriba y por eso no se la pregunté. No tendría sentido, sería ilógico.

SEÑOR PRESIDENTE. Vamos a continuar con el cuestionario que estaba planteado; así podremos seguir avanzando. Después, los legisladores podrán ir pidiendo ampliación de las diferentes preguntas.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Si me permite, quisiera hacer una aclaración sobre por qué están el gerente general y el asesor letrado.

La invitación que se emitiera de parte del vicepresidente y la secretaria, con fecha de marzo, dice: señor presidente de la Compañía Uruguaya de Transporte Colectivo (Cutcsa), Juan Antonio Salgado. En la parte medular de la invitación dice: con este fin es que la Comisión le invita a participar de la reunión en referencia a aportes y premios a la eficiencia de la citada empresa y adjudicación de líneas de la excooperativa Raincoop prevista para el lunes 19. O sea, es una invitación a la empresa Cutcsa. Entonces, es Cutcsa la que hoy está presentándose ante la Comisión y me parece que es correcta nuestra…

SEÑOR PRESIDENTE. Es correcta, y esta situación no está dentro de las preguntas que estamos haciendo. La Comisión ya lo discutió y, por eso, nos interesa mucho el aporte que nos pueden dar con la información que tienen.

SEÑOR BARCIA (Fernando). La segunda pregunta del diputado Asti de la que tomé nota se refiere a la participación de Cutcsa en el mercado.

Estamos distribuyendo un gráfico que muestra la participación histórica de Cutcsa en el mercado urbano de pasajeros desde el año 1933 hasta la fecha. Ustedes pueden ver que hay una participación bastante lineal en todo este período.

Como puede apreciarse, el promedio de participación durante todos estos años fue del 62,45%. Podemos afirmar que en el largo plazo siempre tuvo una posición dominante que rondó entre el 60% y el 65% del mercado. En varias oportunidades, se denunció que Cutcsa es la responsable del cierre de empresas cooperativas. Frente a ello, afirmamos que Cutcsa no está en contra del sistema cooperativo. De hecho, la empresa se inició como Cooperativa Uruguaya de Transporte Cooperativo Sociedad Anónima. Luego, debió modificar su tipo comercial y nombre, y cambió cooperativa por compañía estamos hablando de la década del sesenta , pero mantiene aún hoy mucho del sistema cooperativo: el sistema de distribución de los ingresos por hora trabajada; el régimen de renovación de flota; diferentes fondos de carácter social, etcétera.

Cutcsa no busca el quiebre de otras empresas del sector. Por el contrario, nos preocupa la debilidad que han tenido estas empresas en los últimos años y que han llevado a la desaparición de alguna de ellas. Cutcsa tampoco está de acuerdo con el monopolio en el sistema de transporte de pasajeros. Participamos en el sector como empresa desde el año 1937 y con nuestras empresas antecesoras, desde la década del veinte. Acabamos de cumplir ochenta años. Hemos convivido con empresas extranjeras alemanas e inglesas , con el sistema de transporte estatal Amdet y con otras empresas particulares.

Somos partidarios de un servicio público regulado con reglas claras, con controles que aseguren la calidad del servicio y con eficiencia en los operadores que prestan el servicio.

Ustedes pueden ver que Cutcsa, históricamente, siempre tuvo la misma participación que hoy. Ese es el esquema en el que hemos trabajado en los últimos ochenta años.

La tercera pregunta del diputado Asti hacía referencia a cómo es el proceso de adjudicación de las líneas.

El digesto departamental y las distintas resoluciones del ejecutivo comunal son los instrumentos que definen cómo funciona el sistema de transporte público en Montevideo. Lo que yo les puedo decir es que la gran mayoría de los permisos de circulación que hay en la ciudad de Montevideo fueron asignados a las empresas hace varias décadas. Los últimos cambios que ocurrieron en los pasados diez años son los siguientes. Los relacionados con las líneas nuevas y los diferenciales fueron en la década del noventa. Después, se crearon recorridos locales en el Montevideo rural en forma espaciada en el tiempo, en la década del noventa y los primeros años de 2000, y ha habido cambios también a raíz del funcionamiento del corredor Garzón y la incorporación de la Terminal Colón, que llevó a que se adjudicaran nuevos permisos. Esos son, en grandes líneas, los cambios que ha habido en los últimos tiempos.

También hubo cambios de titularidad de permisos por el hecho de que hubo empresas que dejaron de operar en el sistema de Montevideo. Está el caso de Cooptrol, también en la década del noventa, que se adjudicó a Cutcsa a través de un proceso licitatorio. También estuvo la adjudicación de los permisos de Cotsur, lo cual hizo la Intendencia en forma directa a otras empresas, proceso en el cual nosotros no participamos. El último caso es el de Raincoop, pero como está mencionado en otra pregunta, voy a remitirme en el momento de contestarla.

El mecanismo es el siguiente: establecida una necesidad de transporte, la Intendencia la evalúa y asigna esas nuevas líneas para realizar tal recorrido con tales frecuencias, normalmente la historia así lo indica a las empresas que ya vienen operando en el sistema de transporte.

Ya que estoy en este tema, si no les parece mal, voy a saltearme algunas preguntas que voy a responder después , para ir a las preguntas seis, que es la del corredor Garzón, y a la siete, que es la de los permisos de Raincoop.

En lo que refiere a la distribución de los permisos del corredor Garzón, voy a repartir una segunda lámina. Vi que en reuniones anteriores, con otros invitados, se hicieron algunas referencias con respecto a nuestra participación en relación con la cantidad de permisos que nos asignaron en esa instancia.

Con respecto a este tema debemos informar que, con fecha 21 de febrero de 2013, se realizó una reunión con las empresas en la Intendencia, convocada para buscar soluciones paliativas a los problemas de los vecinos, con la implementación del carril exclusivo del corredor Garzón y la nueva Terminal Colón. Por parte de la Intendencia, se presentaron el director general del Departamento de Movilidad, Gerardo Urse; el director de la División Tránsito y Transporte, señor Hugo Bosca; personal técnico inspectivo de la UPTU y del Plan de Movilidad. En representación de nuestra empresa concurrieron los directores José Fernández Ollero, Sergio Perciballe, el gerente de transporte José Santiago y el jefe de producción Fernando Romero. Por el resto de las empresas se presentaron integrantes de los Consejos Directivos y los respectivos jefes de tránsito. La Intendencia, en atención a los problemas generados por el mal funcionamiento del corredor y la ubicación de la Terminal Colón, propuso los siguientes cambios en los servicios a poner en funcionamiento en marzo de 2013, o sea, diez días después de esa reunión.

Voy a leer los titulares, pero les puedo dejar todo el detalle de cuáles fueron las modificaciones que se resolvieron en esa oportunidad. Se modificó la línea G1, cambiando el recorrido en La Paz; la línea G; el ex 468 con destino a Buceo. Hubo cambios en los servicios que atienden la zona del complejo América: recorridos 145, 526, L29. Hubo cambios en la operativa de la línea G2. También hubo cambios en el funcionamiento del servicio en la zona de Aviación y cambios con el recorrido G4, las líneas 148 y 174. No voy a entrar en detalle porque insumiría mucho tiempo, pero les puedo dejar la información. También se modificaron los servicios que atienden el Saint Bois, la línea G5, la línea 2, 329 y se creó la sublínea G6 desde Aviación, por Saint Bois y camino Colman hasta Lezica.

Todos estos cambios se podían llevar a cabo si se reforzaba la oferta de servicios con trece nuevos permisos que deberían ser volcados exclusivamente para mejorar el servicio en esta cuenta. Los permisos que se asignaron son: dos a Coetc, para ser utilizados en la línea G; uno a Comesa, para ser utilizado en la línea 526; ocho para Cutcsa, para reforzar las líneas 145, 147,148, 174, G6, L3 y G3; uno a UCOT, para ser utilizado en la línea 329, y una a Raincoop, para ser utilizado en la línea 2.

La distribución por empresa de los permisos se basó en los porcentajes de servicios brindados en la cuenca Garzón por las minutas hábiles del invierno 2012.

En el cuadro que les acabo de distribuir pueden ver los porcentajes de la cantidad de servicios que tenía cada una de las empresas y que la cantidad de permisos que recibimos estuvo directamente relacionada con la presencia que cada empresa tenía en esa zona. Entonces, todas estas adecuaciones de servicios comenzaron el 4 de marzo de 2013 y serían evaluadas a los noventa días de introducidas.

Como puede apreciarse, la incorporación de los nuevos permisos para atenuar los efectos adversos que generó la instalación del corredor Garzón en la terminal Colón fue iniciativa de las autoridades departamentales y todas las empresas fuimos conscientes de que estos cambios no hacían otra cosa que aumentar los costos del servicio para evitar mayores daños a la población.

Con respecto a cuál es nuestra visión sobre la incorporación de los nuevos permisos por la caída de Raincoop, en el correr del año 2015, las autoridades departamentales conformaron un grupo de trabajo para resolver la difícil situación de la cooperativa. Cutcsa no fue convocada a dicho ámbito y durante todo ese largo proceso nos mantuvimos al margen, dando espacio suficiente para que las autoridades encontraran una solución genuina a la difícil situación que estaba afrontando esta empresa colega. Nuestro aporte, realizado en el segundo semestre del año 2015, a través de declaraciones de nuestro presidente, y a pedido de un grupo de cooperativistas de Raincoop, fue el de proponer un régimen de administración de la empresa, como forma de mantener la identidad de la cooperativa y contribuir a subsanar sus problemas de gestión. Esto lo puedo compartir porque, incluso, salió en la prensa de la época. Lo que ofrecimos fue que Raincoop siguiera como una persona jurídica independiente y dar un espacio de tiempo para que Cutcsa participara en su gestión para ver si se podía encauzar la gestión de esa compañía. Dicha propuesta no fue recogida por ninguno de los actores que participaba en la solución del problema, por lo que fue retirada antes de fin de año.

Luego ocurrió el proceso de gerenciamiento de la cooperativa por una persona ajena a ella, que terminó agravando aún más su delicada situación.

Entrado el año 2016 y frente a la caída del orden del 5% y el 6% de la venta de boletos que se venía registrando, propusimos al señor intendente que las empresas de transporte nos hiciéramos cargo de los recorridos de Raincoop y que absorbiéramos, en forma paulatina todo su personal, sin incrementar los

permisos con que contábamos. Esta reducción de permisos permitiría lograr un abaratamiento del precio del boleto del orden de $ 2. Ahí lo que propusimos a la Intendencia fue lo siguiente. El mercado venía cayendo a un ritmo de un 5% ó un 6% en ese momento, Raincoop ya era menos del 5% del mercado , entonces, lo que dijimos fue: entre todas las empresas nos hacemos cargo de la gente y nos hacemos cargo de prestar el servicio, reorganizando cada una de las cuatro empresas los servicios que tenemos a nuestro cargo para, sin aumentar la cantidad de servicios, cumplir con la gente y también con la calidad del servicio. Eso permitía, en la medida en que se bajaba la cantidad de ómnibus en circulación, que la fórmula paramétrica registrara un ahorro de $ 2 por boleto. Tampoco fue de recibo dicha propuesta.

En mayo de dicho año, planteamos a las autoridades hacernos cargo de la atención de algunos de los recorridos que tenían un trazado similar a nuestros recorridos y absorber cien puestos de trabajo, sin incrementar los permisos de Cutcsa, lo que generaría un ahorro de casi $ 1 por boleto. Varios de los recorridos de Raincoop, que después fueron también los que nos asignaron, se superponían en grandes tramos con recorridos de Cutcsa. Entonces, nuestra propuesta fue quedarnos con gente de Raincoop, no nos asignaban nuevos permisos y nosotros reorganizábamos nuestros permisos para atender esos servicios, lo que implicaba también un efecto menor que el anterior, y una economía en el precio del boleto de casi $ 1. Tampoco fue aceptada esta propuesta.

Finalmente, como consecuencia del sorpresivo desinterés de Comesa por participar en la operación, el señor intendente solicitó nuestro apoyo para absorber cuarenta y uno de los ciento veintiún permisos urbanos de Raincoop, haciéndonos cargo de la atención de los recorridos 14, 77, 21, L20, L21 y D10, e integrando a ciento veintisiete personas de la plantilla de trabajadores de la Cooperativa. Fuimos la última solución que quedaba. En ese momento nos plantean participar. En veinticuatro horas Cutcsa responde. Acepta participar sobre la base de incorporar a las personas que voluntariamente manifestaran su deseo de ingresar a Cutcsa como trabajadores dependientes. Nosotros aceptábamos en la medida de que viniera a Cutcsa la gente que quería trabajar en Cutcsa. El sistema que tenía armado esa comisión en la que nosotros no participamos, proponía hacer un sorteo para distribuir a la gente. Nosotros dijimos que no, que queríamos que viniera a Cutcsa la gente que realmente quería trabajar en Cutcsa, y así se hizo. A partir de ese momento, empezamos a integrar la comisión de seguimiento de los extrabajadores de Raincoop y, a la fecha, desde hace más de un año, absorbimos a los ciento veintisiete trabajadores comprometidos.

Corresponde señalar que la gran mayoría de estos ciento veintisiete trabajadores registra un excelente desempeño en Cutcsa. Para nosotros, el gran secreto del éxito de esa solución fue que hubiera venido a Cutcsa la gente que realmente tenía interés de venir a ella.

Queremos aclarar ante los miembros de la comisión parlamentaria que Cutcsa se mantuvo al margen durante todo el proceso previo. Las propuestas que se realizaron en los últimos meses, previos al cese, fueron hechas con el fin de atender los pedidos de más de un centenar de cooperativistas de Raincoop, que manifestaban su interés de ingresar a nuestra empresa.

Vuelvo a la pregunta sobre la publicidad y la adjudicación de la CA1.

Se nos solicita que aportemos información sobre el acuerdo de publicidad que firmáramos con Antel por el exterior de las unidades afectadas al recorrido CA1, que compartimos en sus orígenes con la empresa Raincoop y, en la actualidad, con Coetc y UCOT.

La línea céntrica fue creada el 29 de mayo del 2008, por Resolución Nº 2.328/08. En su numeral 4º, la citada resolución, establecía lo siguiente: "Las unidades afectadas al servicio de la línea creada deberán cumplir con los siguientes requisitos: a) Motor con tecnología EURO. b) Rampa para accesibilidad total. c) Piso bajo (Low floor y Low entry). d) Área exclusiva con seguridad para sillas de ruedas. e) Igual identificación externa para todas las unidades, identificando a la ciudad de Montevideo. f) No podrán lucir anuncios comerciales, salvo expresa autorización de la División Tránsito y Transporte".

El interés de la empresa de telecomunicaciones estatal estaba fundamentado por la gran exposición que estas unidades de transporte tienen al circular por la principal avenida de la capital. En la negociación de las condiciones comerciales trasmitimos a los representantes de Antel que el diseño publicitario debería respetar los requerimientos previstos en la resolución especial que creó esta línea céntrica. De no contar con las autoridades departamentales, no habría sido posible modificar el diseño de pintura exterior de las unidades.

Cutcsa en ningún momento intentó exigir a Antel la exclusividad en esta publicidad, aspecto que está recogido en el contrato entre las partes. Sabiendo de la resolución de la Intendencia que ya leí , que establecía una identificación externa común, informamos de nuestro contrato al presidente de Raincoop de la época, don Luis Figarola, pues Antel estaba afín a suscribir un convenio similar. Desconocemos las razones por las que Raincoop no concretó dicho acuerdo. En ningún momento Raincoop planteó la imposibilidad de hacerlo; tampoco recibimos ninguna nota solicitando que nuestro contrato fuera interrumpido por alterar las condiciones de la CA1.

El contrato es de fecha 10 de mayo de 2013 y tiene un plazo de vigencia de siete años, con renovación automática.

Esto es lo que tenemos para responder sobre este tema.

Recuerdo que también en esa oportunidad se hizo referencia a que Cutcsa había traído coches con tecnología que no era Euro 3 cuando estaba obligada a ello.

Ahora me voy a referir a un tema complejo, y voy a tratar de ser lo más claro posible. En realidad, voy a hacer referencia a varias normas, de las que tengo los textos. Quizás me refiera solamente a una parte del texto, pero quiero que sepan que voy a mencionar los números de resoluciones y la fechas, por lo que pueden consultarlas; de lo contrario, pueden pedírmelas porque no tengo inconveniente en dejarlas en la Comisión.

Respecto de la aplicación obligatoria de la norma Euro 3, el Decreto Nº 111, de 25 de febrero de 2008, estableció en su artículo 1º: "A partir del 1º de julio de 2008 la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no expedirá certificados de Necesidad de Importación ni registrará y habilitará vehículos pesados del tipo '0 km' autopropulsados con motores de ciclo Diesel, destinados al transporte de pasajeros y cargas, si las emisiones de gases y partículas contaminantes y, la opacidad de los humos procedentes de sus motores, no cumplen con los valores límites establecidos en la Directiva 1999/96/CE y posteriores actualizaciones de la Unión Europea (Norma Euro III), o en la norma EPA 98".

En 2008 Cutcsa importó doscientas cuarenta y cuatro unidades Mercedes Benz OH1420/51, con carrocería urbana y suburbana para renovar vehículos sensiblemente más antiguos. Estas unidades fueron las últimas importadas por la empresa con tecnología Euro II. Los certificados de necesidad emitidos por la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas correspondientes a esta importación fueron los números 07/64A, 07/65A, 07/66A con fecha 29 de enero de 2008, y 8/12A y 8/13A, con fecha 29 de febrero de 2008, por lo que se encuentran dentro de los plazos previstos por la normativa vigente.

Estos fueron los últimos vehículos importados con tecnología Euro II. Como ven, son vehículos cuyos certificados de necesidad fueron emitidos en enero y febrero de 2008, y el Decreto de febrero de 2008 establece que a partir del 1º de julio de ese año no deben traerse más vehículos con tecnología Euro II.

Ese mismo año se adquirieron los primeros coches Euro III. Trajimos coches Agrale MT12 afectados a la CA1. Después, a partir de 2009, agregamos el Mercedes Benz OH 1518, en 2011 el Mercedes Benz OH 500 U, en 2013 el OH 1618, y por último, en 2014 el OH 1622. Estos son todos los modelos de vehículos que Cutcsa ha importado con tecnología Euro III.

Además, si nos referimos a la contaminación de nuestras unidades, Cutcsa es la empresa que menos contamina de todas las empresas urbanas de transporte. Asimismo, es la empresa que menos combustible quema por kilómetro de recorrido, y es la única que invierte en un aditivo que reduce el consumo de gasoil un 3,5%, y las emisiones de gases y material particulado un 40%.

Esto es con respecto a la norma Euro III.

En cuanto a las normas de accesibilidad, o sea, a los vehículos con piso bajo el diputado Asti preguntó al respecto , Cutcsa fue la primera empresa transporte colectivo en brindar un servicio accesible con su proyecto Transporte para Todos. Este proyecto contaba con dos ómnibus especialmente adaptados para transportar personas con discapacidad motriz, circulando por dos recorridos como recordarán, la línea A y la línea B que unían los principales centros de interés para este público; unían la Teletón, la Casa de Gardel, el Hospital de Clínicas y pasaban por distintos lugares de interés.

El proyecto de Transporte para Todos se mantuvo en funcionamiento durante siete años y medio, desde mayo de 2005 hasta octubre de 2012, y generaba un déficit operativo mensual de US$ 25.000. O sea que Cutcsa invirtió en este proyecto US$ 2.200.000. Recién en 2010 salió una resolución exigiendo que todas las empresas de transporte tuvieran un transporte accesible. En particular, el 26 de abril de 2010 la intendenta en funciones, escribana Lara Rodríguez, adoptó la Resolución Nº 1666/10 no me voy a detener en ella porque no quiero distorsionar el funcionamiento de la Comisión , que dice que durante ese año el 10 % de los coches que se renovaran debían tener piso bajo.

En la medida que dicha Resolución fue emitida sin una vista previa a las empresas de transporte, Cutcsa, con fecha 1º de julio, presentó una nota exponiendo sus razones para concretar una operación de importación de unidades que ya estaba en trámite. Presentamos esa nota, con fecha 1º de julio, dirigida a la señora intendenta Lara Rodríguez, con copia al director de Acondicionamiento Urbano y al director de Tránsito y Transporte; aclaro que tango la nota aquí y la puedo dejar en poder de la Comisión.

Posteriormente, como en ese mes de julio se procedió al cambio de autoridades y asumió como intendenta de Montevideo la profesora Ana Olivera, reiteramos nuestra solicitud con fecha 27 de julio. Inclusive, aportamos datos sobre la cantidad de vehículos que nos habíamos comprometido a traer y sus características. Entonces, en respuesta a nuestra inquietud, y a la de otras empresas, porque no era solo Cutcsa la que tenía en trámite un proceso de importación de coches, la intendenta Ana Olivera emitió la Resolución Nº 4027, que en la parte resolutiva establece una flexibilización a ese régimen.

Ese cambio de la norma permitió que Coetc y Cutcsa pudieran continuar con las importaciones de unidades que tenían comprometidas. Coetc pudo traer treinta y seis unidades, y Cutcsa ciento cuarenta unidades. O sea que, proporcionalmente, fue más beneficiada Coetc que Cutcsa.

En cumplimiento del procedimiento establecido, con fechas 9 de setiembre y 9 de noviembre de 2010, presentamos a las autoridades las notas indicando las características de las unidades a importar. En ese año trajimos ciento veinte unidades Mercedes Benz OH 1518 Euro III, Marcopolo Torino, y veinte unidades Yutong, modelo ZK 6108, también con tecnología Euro III; o sea, ciento cuarenta unidades convencionales. Asimismo, trajimos catorce unidades un 10% Mercedes Benz, modelo O500, con tecnología Euro III, con caja automática Voith y carrocería Marcopolo.

En los siguientes años Cutcsa siguió investigando las diferentes opciones de mercado en referencia a padrones de vehículos que cumplieran con esta normativa. Estuvimos tres años investigando y llegamos a la conclusión de que, por diferentes razones, traer el 100% de los vehículos con piso bajo implicaría un encarecimiento en el costo del boleto, y a nuestro entender, iba a ser muy difícil que el modelo paramétrico pudiera soportarlo.

También les dejo la nota que presentamos con fecha 28 de febrero de 2013. Allí están ampliamente fundamentadas las razones por las cuales entendíamos que había tecnología ya madura que demostraba que podía lograrse un efecto similar si en lugar de poner coches Low entry poníamos coches convencionales con plataformas, como se usa, por ejemplo, en Brasil. Eso iba a permitir, entre otras cosas, no perder capacidad de transporte. Cada coche Low entry hace perder entre seis y siete pasajeros por ómnibus. Eso representa un 9% de la capacidad de transporte. Significa que si Montevideo tiene 1.500 ómnibus, tendríamos que importar 140 para poder tener la misma capacidad de transporte que tenía el sistema en ese momento en la hora pico.

A su vez, el costo operacional es más alto, la inversión era más importante y la accesibilidad se lograba igual con estas otras tecnologías. Por eso presentamos a la Intendencia una flexibilización de esta norma.

SEÑORA MATIAUDA (Graciela). Me llama poderosamente la atención que el señor representante de Cutcsa que hoy nos visita tenga todas las respuestas por escrito. En esas condiciones, nosotros le hubiésemos hecho llegar las preguntas, y nos hubiese mandado la respuesta.

Me genera bastante duda si con anticipación algún miembro de la Comisión no le hizo llegar las preguntas para que las trajera preparadas.

SEÑOR FACELLO (Guillermo). Me siento aludido y sorprendido por las expresiones de la señora diputada Matiauda, porque yo fui uno de los que hicieron preguntas, al igual que el diputado Asti, aunque no hablo por él.

La presunción de la diputada Matiauda me llama mucho la atención. La primera pregunta que hice fue más que nada de índole política y, las demás, son técnicas y tienen que ver con las interrogantes que se han venido realizando a los distintos participantes de esta Comisión que están vinculados con este tema.

Por lo tanto, no voy a admitir que la diputada Matiauda ni ninguno de los que están acá o fuera de este ámbito, presuman mala intención de mi parte.

SEÑORA MATIAUDA (Graciela). Lamento haber rozado la sensibilidad del diputado Facello. No tengo más remedio que actuar de esta forma. A las pruebas me remito: cada pregunta que se le ha hecho al señor director, la ha contestado por escrito. ¿A quién no le genera dudas esto? ¡Por favor! ¡No nos subestimen!

SEÑOR PRESIDENTE. Las señoras legisladoras y los señores legisladores saben que, en general, discutimos algunos aspectos cuando no está presente la visita.

Por otra parte, las preguntas que realizó el diputado Asti son las mismas que se hicieron a Raincoop en la sesión pasada; inclusive, están en el mismo orden. Eso es lo que tiene la Mesa en su poder, y fue lo que se le acercó a los invitados, como siempre hacemos.

(Diálogos)

——Acercamos a los invitados como siempre hacemos tanto las preguntas del diputado Asti como las del diputado Facello.

(Diálogos)

——Antes de continuar con este debate, voy a ceder la palabra a los invitados, que me han solicitado responder a lo que se dijo. Luego, podrán hacer uso de la palabra los legisladores que quieran intervenir.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Después, la versión taquigráfica va a confirmar lo que voy a decir. Creo haber aclarado al inicio de mi presentación que iba a tener un material de apoyo.

No sé cómo se habrán manejado el resto de los invitados ante esta Comisión. En el caso de Cutcsa y mío en particular, ya tengo dos biblioratos con todo el material, que es público. A través de internet uno puede acceder a las versiones taquigráficas de todas las sesiones que ustedes realizaron. Yo me tomé el trabajo de leer todas y cada una de ellas, y de tomar nota de todos los temas que se abordaron y que tenían que ver con la empresa que represento. En función de eso, preparé una respuesta y la sometí a consideración de mi Directorio. El Directorio me autorizó a dar esa respuesta y por eso quiero ceñirme a lo que tengo autorizado. Igual hice la salvedad porque así también me lo permitieron tanto el Directorio como el presidente de que si falta algo en lo que estoy leyendo, estoy autorizado a emitir opiniones adicionales.

Quiero dejar bien en claro que acá nadie le dio a Cutcsa una información que no sea pública y que no hayamos bajado de cada una de las páginas. Es más: si la señora diputada quiere, puedo decir de dónde saqué cada material que tengo acá y cada pregunta que en teoría me podían hacer. Todo salió de las versiones taquigráficas.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Como dijo el presidente, no vamos a discutir las apreciaciones de otros diputados delante de los invitados; después, sí lo haremos.

Yo dejé constancia de que le pedí a la secretaria que me pasara las mismas preguntas que se habían realizado. Me parecía de simple cortesía, no solamente para los invitados, sino también para todos los integrantes de la Comisión, que pudiéramos tenerlas.

Además, no sabía que el diputado Facello tenía otro interrogatorio. Lo interrumpí después de que hizo la primera pregunta pensando que se iba a dedicar a otros temas.

Lo cierto es que yo le pedí a la secretaria acá tengo el documento las mismas preguntas que hizo el diputado Peña a otras empresas y a otros invitados en las sesiones anteriores. Por supuesto, estas preguntas son de público conocimiento, sobre todo, por parte de la empresa a la cual directamente se intentaba involucrar con ellas.

SEÑOR PRESIDENTE. Después de las constancias que se han dejado, vamos a continuar trabajando con el cuestionario que tenemos.

SEÑOR BARCIA (Fernando). En particular, la pregunta a la que estaba dando respuesta me obligó a tener que repasar una cantidad de normas, algunas de ellas aprobadas hace más de diez años

Disculpen si fui muy vehemente con mi respuesta, pero realmente llevo invertidas muchas horas en tratar de esclarecer las preguntas que ustedes me están planteando.

Con fecha 9 de setiembre de 2013, la intendenta de Montevideo emite la Resolución N° 4.037/13, que modifica el alcance de lo establecido en las resoluciones anteriores en lo que respecta a la forma en la que los vehículos pueden atender la accesibilidad. En su parte resolutiva, establece el régimen que es al que estamos sometidos hoy las empresas de transporte urbano : se admiten los coches con piso bajo, ya sea low floor o low entry, o coches con rampas, que brindan la misma accesibilidad.

Esperamos que con el relato de todos los hechos que tuvieron que ver con los diferentes plantes de renovación de la flota durante el período que se cuestiona, haya quedado claro que no hubo ninguna irregularidad en el proceso: hemos incorporado las nuevas unidades en las condiciones de accesibilidad que las normas establecieron y hemos incorporado las unidades con la exigencia medio ambiental que las normas establecieron.

Cada vez que una empresa de transporte colectivo resuelve importar unidades, debe obtener la autorización de las autoridades. En nuestro caso, debe obtenerse el Certificado de Necesidad con el visto bueno de la Intendencia de Montevideo, de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Economía y Finanzas y de la Dirección Nacional de Aduanas. Los modelos de vehículo que se importan deben estar homologados previamente por las oficinas técnicas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

No puede resultar creíble que durante las administraciones departamentales Cutcsa haya sido objeto de preferencia por parte de las autoridades. En tal sentido, debe tenerse presente que en el período de gobierno en el que se dictaron estas normas relacionadas con el transporte, al frente del Departamento de Movilidad se encontraba el señor Gerardo Urse, excooperativista y tesorero de Raincoop, y al frente de la División Tránsito y Transporte estaba el señor Hugo Bosca, excooperativista de Coetc y dirigente de Ascot.

También se nos pregunta sobre el funcionamiento del fideicomiso del gasoil y el premio, es decir, el incentivo al menor consumo.

El fideicomiso del boleto fue creado por el Decreto Nº 347/2006 del 28 de setiembre de 2006. Mediante el mismo se reintegra a las empresas de transporte de pasajeros un importe por litro de gasoil consumido a cambio de trasladar al precio del boleto dicha disminución de costos. Según dicha norma ahora les voy a hacer entregar la tabla que demuestra que no es correcto…

SEÑOR PRESIDENTE. Permítame un segundo, simplemente para notificar a ustedes y a la comisión que va a ingresar la prensa a tomar imágenes, no audio.

Continúe con la respuesta.

SEÑOR BARCIA (Fernando). No tengo inconveniente.

Según dicha norma, el Poder Ejecutivo encomendó a la Corporación Nacional para el Desarrollo y a Ancap la creación de un fideicomiso de administración que recibiría de la empresa petrolera un valor por cada litro de gasoil vendido y distribuiría entre las empresas de transporte colectivo de pasajeros un importe por litro y por kilómetro de acuerdo a las instrucciones que le daría el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El contrato se firmó con fecha 7 de diciembre de 2006.

Luego de un período de casi cuatro años en que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas advirtió a las empresas la necesidad de emprender procesos correctivos tendientes a mejorar los rendimientos del consumo, dicho ministerio resolvió optimizar los controles de consumo de combustible e incentivar la inversión en la implementación y uso de tecnologías probadas que redunden en la mejora de los consumos y generen ahorro de combustible. Esta resolución es del 23 de febrero de 2010, cuatro años después de que se creó el

fideicomiso del gasoil. Allí se estableció un tope en el consumo a subsidiar equivalente al rendimiento estándar que reconoce la paramétrica para Montevideo de 0,41 litros por kilómetro o, dicho a la inversa, 2,44 kilómetros por litro, más una flexibilidad de un 7%. ¿Qué significa esta flexibilidad? Que si la paramétrica dice que el rendimiento estándar tiene que ser 0,41 litros por kilómetro, a las empresas se le pagaba igual el fideicomiso del gasoil aunque gastaran un 7% por encima de ese rendimiento estándar.

A su vez, esta resolución estableció también un incentivo adicional del 1,7% para las empresas que obtuvieran un rendimiento de combustible mayor a 0,392 litros por kilómetro e invirtieran en incorporación o uso de tecnologías probadas que mejoren los rendimientos del consumo asegurando un menor consumo.

Posteriormente, mediante las resoluciones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de fecha 29 de octubre de 2010 y 23 de mayo de 2012, se estableció un cronograma de reducción gradual de la flexibilidad de esa tolerancia del 7% al 2,5% y un régimen escalonado de percepción del incentivo del 2,5% al 5%. O sea que desde la creación del fideicomiso del boleto en 2006 y durante un proceso de más de siete años se ha advertido a las empresas de transporte que este instrumento debía generar acciones tendientes a reducir el consumo. De lo contrario, en forma gradual, las empresas que no lo hicieran dejarían de percibir el reintegro por el combustible que consumen en exceso. A pesar de que la intendencia ajustó la paramétrica de cálculo de precio del boleto reduciendo el valor establecido para el combustible de 0,41 litros por kilómetro a 0,396 litros por kilómetro, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no modificó el cálculo del reintegro, lo que genera directamente un beneficio adicional a las empresas con mayores consumos.

Téngase presente que hay empresas que siguen percibiendo el reintegro con un 2,5% de tolerancia por encima del valor establecido por la paramétrica anterior de cálculo del precio del boleto. En cambio, las empresas que tienen buenos rendimientos, a pesar de recibir un incentivo del 5%, perciben un importe menor por kilómetro. Como prueba de estos dichos, ponemos en conocimiento de los miembros de la comisión los importes por kilómetro que cobraron las cuatro empresas urbanas por concepto del fideicomiso del gasoil en el mes de junio de 2017. Pongo junio de 2017 porque es el último mes al que tenemos acceso de información conjunta.

Este cuadro que ustedes tienen a la vista muestra que Cutcsa, que tiene un rendimiento de 0,359 litros por kilómetro, el reintegro por kilómetro fue de $ 10,52. Esos $ 10,52 incluyen el incentivo, el premio por menor consumo. Ustedes ven que el cálculo que se los escribí a continuación dice 27,903 que es el precio por litro del fideicomiso del gasoil para el transporte urbano de Montevideo por.359 que es nuestro rendimiento por 1.05. Ese cálculo, que incluye ese premio famoso, da $ 10,52 por kilómetro para Cutcsa. COME que tiene un rendimiento menor, de 0,395 litros por kilómetro no cobró incentivo arrancó cobrando el incentivo y después lo perdió y tuvo un reintegro de $ 11,02. O sea, COME, a pesar de que tiene una flota que realmente es económica también como la nuestra , a pesar de haber perdido el incentivo, igual cobra 50 centésimos más por cada kilómetro que nosotros.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). En este punto sobre todo para los que lo ignoramos ¿por qué es eso? ¿Por qué a pesar del menor rendimiento tiene mayor participación?

SEÑOR BARCIA (Fernando). Porque en la lógica de funcionamiento, el fideicomiso del gasoil establece que el que más gasta más cobra. Yo creo que, desde el punto de vista de la eficiencia, no es lo mejor.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Yo me guío mucho por el sentido común que, en general, es bueno. Entonces, razonaba al revés, y como estoy aprendiendo mucho y usted dijo eso, quería preguntar. Claro, no es sensato en el sentido de que no estamos buscando la eficiencia, pero ustedes no son responsables.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Esa misma lógica es la que llevó al ministerio, en su momento, luego de pasados cuatro años, a penar en ponerle algún tope. Después voy a hacer un comentario sobre cuáles son las acciones que Cutcsa tiene implementadas desde antes de la creación del fideicomiso del gasoil. No es que las implementamos porque apareció la herramienta del fideicomiso del gasoil y, entonces, nos parece bueno. Sobre eso haré un comentario después. Prefiero terminar el cuadro, así completo el razonamiento.

En el caso de Coetc, que el consumo fue de 0,42 litros por kilómetro, a pesar de no cobrar incentivo pero sí tener una tolerancia ustedes ven que yo le multiplico los 27,903 por el rendimiento de la paramétrica y un 2,5% más , cobran $ 11,73, es decir, $ 1,21 más que Cutcsa por kilómetro. A UCOT, con el mismo razonamiento, le da también el techo de $ 11,73. Es cierto que en las cooperativas hay litros que ellos

consumen y por los que no cobran incentivo, pero son litros que están por encima de los consumos que tiene la paramétrica, incluida la tolerancia que ya tiene la paramétrica y luego de diez años de existencia de la herramienta.

Entonces, puede apreciarse que, comparativamente, Cutcsa es la empresa que menos cobra a pesar de que fue la única que percibió el incentivo. Comesa, a pesar de haber perdido el incentivo, cobra un importe mayor, un 4,75% más. Por último, Coetc y UCOT cobran el tope más el 2,5% de tolerancia, lo que representa un 11,50% más por kilómetro.

En ese mes de junio de 2017, Cutcsa percibió por si me hacían la pregunta de cuántos pesos eran $ 65.000.000 de reintegro del gasoil, $ 9.500.000 por concepto de servicios suburbanos que también tenemos y $ 3.000.000 de incentivo. O sea que aún hoy siguen recibiendo más subsidio las empresas que tienen mayor consumo. Como estamos convencidos de que el fideicomiso del gasoil es una herramienta fundamental para el sistema de transporte colectivo, en Cutcsa hemos desarrollado una gran cantidad de acciones tendientes a generar un menor consumo del gasoil y fortalecer el control sobre el manejo del combustible. Invertimos anualmente más de US$ 200.000 en un aditivo que reduce el 3,5% del consumo del gasoil. Tenemos una escuela de conducción propia por donde pasan todos los nuevos conductores y los que registran altos consumos. Tenemos información estadística, ómnibus por ómnibus, sobre el consumo. Premiamos a los que menos consumen y castigamos a los que más consumen. Compramos ómnibus con motores que tienen un óptimo rendimiento. Es gracias a estas acciones que registramos el menor consumo de combustible en Montevideo.

Desconocemos las acciones que las demás empresas tienen en funcionamiento para lograr un mejor rendimiento de su combustible. Pero lo que sí podemos afirmar es que es falso que a Cutcsa le pagan más fideicomiso, tal cual demostramos en este informe.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Usted nos comentaba que las cifras del cuadro que nos dio son de junio, que es el último mes que tenían disponible para el conjunto de las empresas. Según su apreciación, ¿esto se mantiene?

SEÑOR BARCIA (Fernando). En este último año no ha ocurrido ningún hecho que amerite un cambio de la situación.

Para cerrar con este tema, me quedan un par de comentarios más.

En su visita a la Comisión, el señor Pascale mencionó que Raincoop en su época desarrolló un plan continuo de renovación de flota y citó que abarcó los años 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011. En ese momento las reglas ya estaban claras en lo que respetaba al fideicomiso. ¿Por qué siguieron comprando ómnibus que generaban mayores consumos de combustible? No podemos atribuirles responsabilidades a quienes no las tienen. Distinto es el caso de Raincoop, porque la última renovación fue antes de la creación del fideicomiso, antes de 2006, por lo que no tuvo oportunidad de mejorar sus rendimientos. Sin embargo palabras de Pascale, a quien aprecio y conozco hace veinte años en el transporte y sé la situación difícil que le tocó pasar , en el año 2007, 2008, 2009, 2010 y 2011 renovó ómnibus. Y las características de esas unidades eran que seguían siendo ómnibus con motores más potentes, más consumidores, que no apuntaban a un mejor rendimiento del combustible.

Es importante destacar que cuando se crea el fideicomiso del boleto, al reintegrarse a las empresas de transporte colectivo de todo el país una parte del costo del combustible, se produjo una baja de su precio. O sea que no fue una ayuda a las empresas de transporte. Fue una política directa de baja de precio del boleto a nivel nacional; es decir, a nivel de Montevideo, de todas las intendencias del interior y de los servicios que administra la Dirección Nacional de Transporte, o sea, servicios suburbanos de corta, mediana y larga distancia. En el caso de las empresas que operamos el transporte de Montevideo, a cambio de ese reintegro, el precio del boleto bajó de $ 17 a $ 15 en aquel momento. El mantenimiento de este instrumento en el tiempo permitió que los futuros incrementos del combustible tampoco impactaran en la paramétrica de cálculo, reduciendo el incremento del precio del boleto.

El transporte colectivo ha tenido una crisis de actividad asociada a los finales de la década de los noventa y principios de 2000, que fue coyuntural y acompañó a la crisis financiera que también vivió el país en 2002. La disminución del nivel de actividad, fundamentalmente, estuvo relacionada tengo una gráfica que vamos a compartir que muestra esos ciclos a un ciclo recesivo dentro del sector, desde fines de los años noventa hasta

2003 o 2004. Después, el mercado se empieza a estabilizar y a crecer a impulso de estos instrumentos que buscaban abaratar el precio del boleto y acercar más a la gente al transporte colectivo de pasajeros. Esa tendencia que se revierte y que muestra el crecimiento del mercado se dio hasta el año 2013. El último gran impulso fue dado por la extensión del beneficio de la gratuidad de los estudiantes a través de un subsidio a nivel nacional. Ese fue el último gran instrumento que permitió seguir ese proceso de abaratamiento del costo del boleto, que tenía como consecuencia un aumento de la cantidad de viajes, de la cantidad de boletos vendidos por las empresas. Esta tendencia no solo se dio a nivel de Montevideo, sino también en el resto del país.

A partir de esa fecha, empezamos a tener una caída en el nivel de actividad; situación que sigue al día de hoy. Según algunos estudios que encomendó la intendencia para tratar de analizar a qué se debe este cambio de tendencia, los resultados implican que no obedece a razones coyunturales como fue en aquella época de aumento del desempleo, de caída de empresas, porque el país hoy sigue creciendo, aunque capaz que no al mismo nivel en los distintos sectores. Nuestro sector hoy lo está sintiendo y no estaría tan asociado a esas coyunturas de la economía, sino más bien a cambios de hábitos que se van generando en la movilidad de la población, como el crecimiento del parque automotor, la tecnología que lleva a que trámites que antes uno necesitaba desplazarse para poder cumplir con ellos hoy no sea tan necesario porque se pueden hacer por internet, por teléfono o con un PC. Eso lleva a que se hagan menos viajes. En el futuro vamos a tener que acostumbrarnos a esa realidad.

En cuanto a qué plan tiene Montevideo para eso, quiero señalar que lo que está manejando la Intendencia con las cuatro empresas operadoras es un plan de reestructura que implica adecuar las empresas a la nueva realidad. Esa adecuación la estamos manejando con participación de la Junta Departamental de Montevideo y de la Defensoría del Vecino en un Grupo Consultivo. Dicho órgano está integrado por la Intendencia, los trabajadores, las empresas, la Junta Departamental de Montevideo y la Defensoría del Vecino. Estamos estudiando distintas acciones para tratar de mejorar la calidad del servicio que prestamos. Ustedes habrán visto que hay un plan de mejoramiento de la limpieza de las unidades. Hay una cantidad de acciones que buscan mejorar la calidad del servicio que prestamos y, por otro lado, afrontar esa realidad. Tenemos que achicar las empresas al nivel que el futuro nos está mostrando.

Quedan solo dos preguntas. En cuanto a diferencias de aportación entre las sociedades cooperativas, quiero señalar que es un tema que no es nuevo; se ha denunciado en su momento en la Comisión de Legislación del Trabajo. También, lo hemos tenido que informar en la Comisión de Transporte y Obras Públicas de la Cámara de Diputados. La propia Intendencia en distintas Administraciones ha encargado estudios técnicos a consultoras externas, objetivas, para tratar de ver qué hay de cierto en cuanto a que el sistema cooperativo se ve perjudicado por el sistema de tributación que tienen las empresas no cooperativas.

Hoy, en Montevideo tenemos dos empresas, Coetc y UCOT, y dos sociedades anónimas administradoras de sociedades personales, que son Comesa y Cutcsa.

El último estudio, que tomé como base cuando tuvimos que venir a informar a la Comisión de Legislación del Trabajo, lo hizo la consultora CPA Ferrere. Allí se hizo un análisis de toda la carga fiscal que soporta las empresas de transporte urbano de pasajeros. Este informe se emitió con fecha mayo de 2017 y nos fue remitida una copia a todas las empresas para que tomáramos conocimiento. No es la primera vez que se solicitó. El análisis comprendió las cargas fiscales obligatorias de las empresas ante los distintos organismos reguladores DGI, BPS, BSE , aquellas obligatorias que surgen de convenios salariales, como fondos sociales de viviendas o fondos mutuales, y otras cargas que surgen de acuerdo privados entre las partes, trabajadores y empresa.

También analizó por separado las cargas patronales, las cargas que soportan las empresas, o sea las cargas que se trasladan a la paramétrica de cálculo del precio de boleto, las cargas que inciden en el precio del boleto, de las cargas personales, o sea las cargas que son de cargo de cada uno de los trabajadores, normalmente asociadas a las contraprestaciones que reciben del sistema de seguridad social.

Las conclusiones finales que presentó dicho estudio las podemos resumir en las siguientes. En primer lugar, el estudio confirma que las empresas organizadas bajo la figura de sociedades anónimas administradoras de sociedades personales tienen un régimen tributario y de aportación a la seguridad social amparado por las normas vigentes, lo que demuestra la falsedad de las afirmaciones realizadas en distintos ámbitos sobre una presunta evasión impositiva que dichos regímenes generan.

En segundo término, existen diferencias importantes entre los socios cooperativistas y los socios de sociedades anónimas en materia de: A) Aportación a la seguridad social, B) Prestaciones de pasividad cuando cesan su actividad, prestaciones de seguros de salud Fonasa y prestaciones del seguro de desempleo.

No podemos comparar cosas que no son comparables. Es cierto que nuestros propietarios, al igual que la mayoría de las pequeñas y medianas empresas en el Uruguay más del 90% de las empresas , tienen el mismo régimen contributivo y fiscal que tienen los propietarios de Cutcsa y los propietarios de COME. Aportan por un régimen al sistema de seguridad social, que también les genera muchos menos beneficios del propio sistema.

Los socios de estas empresas no tenemos derecho al Fonasa; en el momento que nos jubilamos tenemos una asignación jubilatoria menor; no tenemos derecho al seguro por desempleo. O sea, hay que medir la contribución con los derechos que generan.

Hasta hace un tiempo, cuando para los conductores estaba el seis por siete, es decir, por cada seis años de trabajo tenían siete años de cómputos jubilatorios, en caso de los propietarios y dependientes de Cutcsa, conductores, teníamos que aportar un 9,2% adicional, que en aquel momento era el 12,5% de aporte. Sin embargo, el sistema cooperativo estaba exonerado por ley.

Ese informe, al igual que los anteriores, concluye que la realidad es esta y no hay otra forma de modificarla.

También se dan diferencias en el seguro de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, debido a que los propietarios no están comprendidos en esa póliza y que la siniestralidad de Cutcsa es mucho menor que las demás empresas del sector.

Nosotros trabajamos mucho sobre la prevención de accidentes de trabajo. Tenemos una política activa y una oficina médica propia, servicios de fisioterapia y de fisiatría, porque sabemos cuáles son los problemas que aquejan a los transportistas. Tratamos de trabajar sobre ellos para prevenir y recuperar a las personas más rápidamente.

Por ejemplo, si hoy uno de nuestros trabajadores tiene que ir al traumatólogo por dolores en la columna y le mandan a hacer sesiones de fisioterapia, si las hiciera a través del Fonasa, del sistema tradicional, tal vez esté dos o tres meses amparada al seguro. Con nosotros, quizás en treinta días la persona esté trabajando porque en nuestras instalaciones tenemos servicios de fisiatría para que, apenas detectado el problema, nuestra oficina médica inicie el tratamiento.

Eso también tiene un costo. Uno no puede quedarse solo con los beneficios. En materia de seguros de accidentes de trabajo eso implica una menor tasa de aportación al Banco de Seguros del Estado porque lo que este hace es calcular la siniestralidad. Si tenemos una siniestralidad menor, vamos a denunciar menos casos al Banco de Seguros y, por ende, la póliza será menor. ¡Es como un seguro de autos! Si uno choca todos los meses, el seguro subirá.

En lo que refiere a la cantidad de funcionarios por coche, a excepción de Comesa que no tiene ningún guarda, todas estamos en ratios parecidos.

Y con referencia a las cargas fiscales patronales, que son las que inciden en el precio del boleto, junto con Coetc somos la empresa con menor costo por coche, seguidos de UCOT, siendo Comesa la que registra el costo sensiblemente superior.

Es decir, las diferencias no están asociadas a las formas jurídicas de la empresa, sino a cómo están organizadas internamente cada una de ellas.

En lo que respecta a las cargas fiscales personales, que no inciden en el precio del boleto las cargas personales es lo que me detraen de mi ingreso para hacer frente a derechos que también tengo del sistema de seguridad social , Comesa es la que menos costo tiene, seguida por Cutcsa, Coetc y UCOT, como es lógico pues tienen mayores costos, pero porque también muchos mayores beneficios del sistema de seguridad social.

Por lo tanto, los resultados de esta consultoría no nos sorprendieron. Queda claro una vez más que el sistema tributario que tenemos todas las empresas del sector se ajusta estrictamente a la normativa vigente, y es

equitativo en cuanto a cargas y contraprestaciones. No podría ser de otra manera, pues de lo contrario no hubiéramos pasado los controles de la auditoría externa a la que estamos sometidos desde el año 1990.

Desde 1990 las empresas de transporte tenemos auditorías externas que, inclusive, analizan la contribución tributaria que hacemos. Sería impensable en nuestro caso es PwC que validaran nuestros balances si estuviéramos generando una contingencia fiscal.

El régimen fiscal de las sociedades personales vinculadas a las administradoras como Cutcsa o Comesa viene desde sus orígenes, no es algo nuevo, y es el mismo régimen que tiene la gran mayoría de las pequeñas y medianas empresas del país, que conforman más del 90% del empresariado nacional. Pretender un cambio en ese sentido en este régimen, impactará en decenas de miles de empresas del país.

Por último, se pregunta cómo utilizamos los créditos garantizados por el fideicomiso de administración del boleto. Esta es una pregunta que también surgió en la Comisión.

Además de ser un instrumento que ha permitido reducir y mantener el precio de las tarifas del transporte colectivo de pasajeros absorbiendo las variaciones del precio en el gasoil durante todos estos años, el fideicomiso también es un excelente instrumento de garantía para las empresas de transporte.

El transporte de pasajeros es un servicio que exige importantes inversiones, fundamentalmente en la renovación de la flota de transporte. Los instrumentos de garantía siempre han sido un serio inconveniente para el acceso a los créditos financieros, necesarios para financiar los planes de renovación de las empresas de transporte. La cesión de los derechos de cobro de los créditos emergentes del fideicomiso es un instrumento muy eficiente para garantizar los planes de renovación de flota. Una vez que las empresas solicitamos al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la posibilidad de ceder nuestro crédito por este concepto, la autoridad evalúa si los fines de la operación garantizada se encuentra en sintonía con los objetivos de creación del fideicomiso, y cumplido este requisito se le notifica a este la autorización de la cesión de crédito.

En nuestro caso, desde su creación, hemos cedido créditos por el cobro de fideicomiso de administración del boleto en las siguientes oportunidades y con los siguientes fines.

Sobre la mesa tengo un detalle de todos créditos que han sido garantizados por la cesión de créditos del fideicomiso del gasoil. Voy a detallar la fecha, el banco y el destino.

7 de noviembre de 2007, ITAÚ Discount con un conglomerado de bancos, renovación de flota de 202 ómnibus.

31 de enero de 2008, Banco de la República, renovación de 248 ómnibus.

14 de mayo de 2009, 248 ómnibus, Banco de la República.

14 de diciembre de 2009, Homewell Property, incorporación de tecnología a bordo de las unidades, es decir, las máquinas a bordo de las unidades.

4 de enero de 2010, ITAÚ, cancelación de un juicio laboral.

20 de abril de 2010, Homewell Property, máquinas de buses, complemento de la tecnología a bordo de las unidades.

10 de junio de 2010, Citibank, 170 ómnibus.

11 de junio de 2010, ITAÚ, 170 ómnibus.

14 de junio de 2010, BROU, 170 ómnibus.

7 de febrero de 2011, Citibank, 170 ómnibus.

20 de junio de 2011, ITAÚ, 170 ómnibus.

3 de diciembre de 2013, BROU, aval Ancap.

5 de setiembre de 2014, ITAÚ, 203 ómnibus.

17 de setiembre de 2014, Santander, 230 ómnibus.

10 de octubre de 2014, BROU, 203 ómnibus.

10 de octubre de 2014, BROU, aval Ancap.

En todos los casos hemos cumplido cabalmente con todas las obligaciones emergentes de estos contratos de estudio.

Estas son las respuestas a las preguntas que recibimos.

SEÑOR ASTI (Alfredo). En la sesión anterior se hizo una pregunta que no figuraba dentro de las preguntas escritas, y por eso no se la pudimos hacer al inicio de nuestra intervención. La recordamos después, cuando se aludió al tema de la tecnología.

Uno de los planteos que hacía el representante de Raincoop era que de alguna manera se habían variado las condiciones para producir la tecnología en los ómnibus, cuando todas las empresas habían acordado un paquete, pero que Cutcsa fue por otro lado y no hubo más remedio que homologar la situación, porque de lo contrario no hubiera habido tecnología en los ómnibus.

Me gustaría una breve explicación del tema.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Al respecto, debo decir que el proceso de incorporación de tecnología en el Sistema de Transporte de Montevideo fue un proceso muy largo y complejo.

Recuerdo que nosotros impulsamos el proceso de incorporación de tecnología en los noventa, porque veíamos que era el momento, pero lamentablemente no fue posible dar ese salto hasta el 2008, cuando se terminaron incorporando las máquinas. Pero ese último proceso, también fue bastante complejo.

Yo lo que puedo aportar a la Comisión es cuáles fueron los criterios que Cutcsa utilizó para decidir cuál era el equipamiento más adecuado para Cutcsa, para atender el Sistema de Transporte de Montevideo.

Nosotros invertimos en conocer las distintas propuestas tecnológicas que había en Europa y Latinoamérica relacionadas con este tema. Invitamos a participar a más de veinte proveedores para que presentaran sus propuestas. Definimos un mecanismo de selección de propuestas objetivo, transparente, que consistía en definir atributos, que nosotros entendíamos que se debían cumplir en las propuestas, le asignábamos determinada ponderación y después puntuábamos, en una comisión técnica interna de Cutcsa cada propuesta y nos daba la mejor propuesta tecnológica.

No voy a opinar sobre los criterios de selección de otras propuestas de transporte, pero no puedo dejar de mencionar que había propuestas tecnológicas que estaban representadas en el país por personas vinculadas al transporte.

Dentro de nuestro proceso de selección, no elegimos esa solución, y quizás por eso se generó cierta molestia.

Lo que puedo decir es que Cutcsa seleccionó a la empresa en tiempo y forma, que el equipamiento que terminó eligiendo cumplía con la normativa que la Intendencia exigió en su momento y no fuimos parte de ese litigio porque no nos involucraron. Si hubiéramos sido parte, seguramente el resultado del litigio no hubiera sido el que resultó siendo.

Nosotros estamos tranquilos de que tomamos la mejor decisión para Cutcsa, para el sistema de transporte y también para Montevideo en general.

SEÑOR PEÑA (Adrián). El señor Barcia puede especificar por qué el resultado sería distinto si la empresa hubiese participado, es decir, ¿cuál es la objeción sobre el fallo del tribunal?

SEÑOR BARCIA (Fernando). No tengo conocimiento porque no fui parte. Simplemente me guío por lo que vi del acta, que expresó Pascale, respecto de esta situación.

SEÑOR PEÑA (Adrián). ¿Por qué si dice que no tiene conocimiento dice que si la empresa hubiese participado el fallo hubiera sido distinto? ¿En base a qué lo dice? Esa fue la pregunta original.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Repito que nosotros estamos convencidos de que el equipamiento incorporado cumplía con todos los requisitos exigidos para esa instancia.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Entonces, ¿a qué adjudica usted el fallo del tribunal?

SEÑOR BARCIA (Fernando). Yo no adjudico intencionalidad ninguna; simplemente dije que como no fui parte de este litigio, en la medida en que estamos seguros de que nosotros obramos de buena fe y bien, si nos hubieran dado parte, habríamos dado nuestra visión y aportado nuestra información. Y entendemos que teníamos razón.

Simplemente dije eso. Si de mis palabras se interpretó otra cosa, no fue mi intención.

SEÑOR CARRASCO (Andrés). Me interesa que la delegación me aclare una duda.

Hay un cuadro en la planilla que figura como "Reintegro del fideicomiso". Si no entiendo mal, ahí se está diciendo que Cutcsa no fue la que más se beneficia por este concepto.

Sin embargo, haciendo un cálculo más preciso, por litro de consumo es la más beneficiada, o sea, si lo calculamos por litros consumidos por empresa, por la plata ingresada.

¿Este razonamiento es correcto?

SEÑOR BARCIA (Fernando). Reitero que el fideicomiso del gasoil, tal como está instrumentado, subsidia más al que gasta más.

SEÑOR CARRASCO (Andrés). Concretamente, quiero saber si el reintegro que recibe Cutcsa, por litros consumidos, es mayor al de otras empresas.

SEÑOR BARCIA (Fernando). En cuando al dinero por litro consumido, todas las empresas reciben el mismo valor. Para todo Montevideo, como figura en el cuadro, el valor es de 27,903 para cada empresa. Todas las empresas cobramos 27,903 por litro consumido, que luego se ponderará por el rendimiento que tenga cada empresa.

En el importe por litro no hay beneficio ni perjuicio porque todos cobramos lo mismo.

SEÑOR CARRASCO (Andrés). ¿Por qué piensan que Cutcsa, siendo que es un sistema que beneficia a aquellos que bajan su consumo, por el simple hecho de bajar el consumo más allá de los factores de multiplicación, Cutcsa es la única que tiene un 5% con respecto al resto , fue la única empresa que se acogió a bajar esos consumos?

SEÑOR BARCIA (Fernando). Desconozco por qué las demás empresas no invierten en ello. Nosotros entendemos que si logramos mejorar el rendimiento, o sea que los coches gasten menos gasoil por kilómetro, no solo se beneficia Cutcsa, sino también la paramétrica de cálculo de precio del boleto, porque se podría bajar el precio del boleto. Pero, a su vez, se beneficia el propio fideicomiso, porque si las empresas gastamos menos, todos los meses debería pagarnos menos, y eso creo que también hace a la buena administración de ese instrumento. Ahora bien, ¿por qué no lo hacen los demás? A duras penas soy gerente de Cutcsa; no puedo opinar por qué los demás no lo hacen. Para nosotros es lo correcto.

SEÑOR PRESIDENTE. Antes de continuar quiero decir que tenemos convocada a las autoridades CND a las 14 y 30. Las autoridades de la CND tienen una reunión a las 16 y 30. Por tanto, deberíamos resolver rápidamente si reconvocamos, que es el criterio que aplicaría la Mesa, con el fin de no tener una reunión corta con ellos, y reagendamos para otro día, ya que, además, están en la sala contigua, independientemente de que estemos llegando al final de la reunión que tenemos con la empresa Cutcsa. Si no hay objeciones en la Comisión, procedemos así.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Incluso, presidente, las preguntas a la Corporación son muy específicas. Lo que nos interesa conocer es más bien técnico. Quizás las puedan responder por escrito, y si eso no es suficiente los convocamos, porque ellos son los administradores del fideicomiso y esas preguntas son más bien sobre datos.

SEÑOR PRESIDENTE. Vamos a proceder así.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Iba a preguntar sobre el proceso de adquisición de las unidades, cómo se da habitualmente. Yo desconozco todo; lo habrán notado a través de las versiones taquigráficas. Alguna cosa de pollo o de gallina nomás, como que normalmente quien cacarea primero es el que pone el huevo; esas cosas las sé, pero no sé mucho sobre esto.

La pregunta es si nos puede explicar cómo el es proceso en general de las compras. Algo nos explicó el Director Nacional de Transporte sobre las diferencias de pedidos, autorizaciones en la intendencia, en el ministerio. También Pascale habló de que él había viajado al exterior con el presidente Salgado de la empresa por compras. ¿Cómo se hace habitualmente? ¿Quién negocia esto? ¿Por qué viaja el presidente de la empresa? ¿Es con concesionarios uruguayos? ¿Es en el exterior? ¿Por qué se hace? Eso también es importante para nosotros. Acá quedó en la versión taquigráfica que Pascale dijo que él había viajado no sé adónde a ver unidades, a revisarlas. ¿Cómo es el proceso? ¿Cómo se da, en términos generales?

SEÑOR BARCIA (Fernando). Voy a tratar de ser lo más sintético posible.

Para llevar adelante un proceso de renovación de flota, comprando unidades nuevas, se tienen en cuenta diferentes elementos. Primero, lo que son las normas en materia de la tipología de las unidades. Todas las empresas fabricantes, tanto de chasis como de carrocerías… es decir un ómnibus se compone de la parte mecánica, que es el chasis y la carrocería, que no siempre las hace el mismo proveedor. De hecho, lo normal es que sean proveedores diferentes. Cada uno de los vehículos que los fabricantes pretendan comercializar en el Uruguay deben contar la aprobación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a través de homologar los planos que esos vehículos tienen. Dentro del Ministerio de Transporte y Obras Públicas es donde se recopila toda la normativa que el país tiene en materia de calidad de combustión de los vehículos. Por ejemplo, hoy está vigente la norma Euro 3, otros componentes mecánicos, capacidad de asientos, distancia entre asientos, distancia en el corredor, según sea un servicio urbano, suburbano, de corta, mediana, larga distancia o internacional. O sea que uno de los requisitos es que los vehículos estén homologados adecuadamente en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Además, también hay que pedir a las autoridades lo que se llama el certificado de necesidad. ¿Qué es el certificado de necesidad? Es un trámite donde la autoridad de la que depende la empresa que va a importar los ómnibus acredita que es necesario importar ese ómnibus para sustituir otro o bien para incorporar un nuevo servicio en caso de que hubiera un nuevo permiso. En líneas generales es eso. Después, los trámites generales pasan también por el Ministerio de Economía y Finanzas, porque los ómnibus vienen exonerados de Imesi. Hay toda una normativa que regula la importación de ómnibus. También la Dirección Nacional de Aduanas; todo un proceso que involucra a varias dependencias del Estado.

Ahora me voy a referir a cómo nosotros hacemos para comprar los ómnibus, porque eso es lo que el Estado establece y hay que cumplir, pero después cada empresa tiene su propia estrategia comercial. Por ejemplo, hay momentos para comprar. A veces es más conveniente comprar cuando las fábricas en Brasil están más ociosas, porque es más fácil negociar mejores precios, mejores condiciones. Si uno necesita traer ómnibus en momentos en que Brasil está trabajando a full por otros mercados o porque el consumo interno está también demandando muchas unidades, es más difícil pedirles que accedan a mejores precios. Ahora bien, los precios que se pagan son los que figuran en los certificados de aduana y uno entra por la web y puede ver cuánto sale cada uno de los vehículos.

En el caso nuestro, además de la tipología que admiten las autoridades nacionales, que es amplia uno puede traer un motor de 180 caballos o un motor de 240 caballos , dentro de las opciones que la norma prevé, tenemos nuestro propio padrón de vehículo. Históricamente, Cutcsa siempre se caracterizó, por lo menos en los últimos veinte años, en traer coches eficientes desde el punto de vista de consumo, de mecánica también, coches de mecánica simple, coches de frontera, porque permiten tener un costo de repuestos y mantenimiento más accesibles. Hay toda una cantidad de parámetros que juegan al momento de decidir qué ómnibus traer. A su vez, el mercado brasileño da varias opciones en materia de mecánica y de carrocerías. Hace unos cuantos años lo que hizo Cutcsa fue tratar de ir simplificando los distintos modelos de vehículos que conforman su

flota. Eso permite reducir horas de capacitación del personal, porque uno ya familiariza a los mecánicos con tal tecnología. A su vez, permite reducir la cantidad de ítems de los stock y, por ende, la cantidad de activos inmovilizados en repuestos. Permite, a su vez, conseguir mejores condiciones comerciales con los propios proveedores. Nosotros, por ejemplo, hoy por hoy, tenemos una flota casi ciento por ciento Mercedes Benz. Eso nos llevó a que Mercedes Benz nos autorizara a ser taller autorizado Mercedes Benz. Entonces, si hay una reparación, lo que diagnostique Cutcsa es aceptado por Mercedes Benz como válido, y eso es importante también para las reclamaciones, fallas de fábrica, mantenimiento de garantías, como dice Fernando.

Con las carrocerías sucede lo mismo. En el pasado se compraban coches de distintas carroceras. A veces, capaz que se obtenía alguna ventaja comercial puntual, pero a la larga terminaba generando mayores costos ocultos. Me refiero a tener más stock, más equipamiento. Entonces, tanto en el chasis como en la carrocería, en las fábricas hay un padrón Cutcsa que va desde cómo es el farolito trasero hasta el tablero del conductor. Son detalles que nosotros cuidamos mucho porque responden a años de experiencia que nos han permitido mejorar el producto.

Ahora estamos probando un ómnibus eléctrico. Se viene una nueva generación de vehículos que todavía no se han masificado pero, por ahora, somos la única empresa que invirtió casi medio millón de dólares en un coche, que no es de los más nuevos que había en el mercado, pero es el que nos permite ganar experiencia en ese tema. ¿De qué nos va a servir? En el futuro, cuando haya que traer coches eléctricos, vamos a tener una cantidad de notas, de errores que no podemos cometer al momento de comprar esas unidades.

Esa es nuestra política. Tratamos de mantener una flota joven, porque a medida que los coches se van haciendo más viejos, van generando más gastos de mantenimiento. Ahora bien, hay una ecuación de equilibrio. Son inversiones importantes. Cada ómnibus sale más de US$ 130.000; cien ómnibus son US$ 13.000.000. Es difícil amortizarlo en ocho o diez años. La paramétrica de Montevideo habla de dieciséis años, que es lo normal también a nivel del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Uno trata de que la flota no se envejezca; eso también depende de la política de mantenimiento que cada uno tenga.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Lo de la visita al exterior y de la compra hecha directamente por el presidente, ¿cómo funciona?

SEÑOR BARCIA (Fernando). Le iba a responder y después lo olvidé.

Ese caso puntual a que hizo referencia Pascale es cierto. Fue cuando se compraron los diez coches de la línea CA1, que ocho eran para Cutcsa y dos para Raincoop. Como teníamos que unificar, ofrecimos a la gente de Raincoop si quería acompañarnos en esa gestión de compras de los coches. En ese momento, nos pareció que ese era el mejor producto para ese servicio, que es un coche con mecánica Agrale y carrocería Marcopolo.

SEÑOR PRESIDENTE. El diputado Peña nos anuncia que tiene varias preguntas. Le solicito que las realice todas juntas para que no suceda esta situación de ping pong que genera distorsiones en el trabajo.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Si le parece al presidente que es el mejor método, procedo como me indica.

Con respecto a la última respuesta, eso ya lo entendí, incluso cuando lo explicó Pascale. Mi pregunta se refiere al procedimiento en general. ¿El presidente va? ¿La negociación se hace afuera? ¿Se hace a través de un importador uruguayo, pero como las máquinas están afuera hay que ir a verlas e inspeccionarlas? ¿Cómo es la operativa del representante que sea de la empresa en el exterior y cómo funciona? Entendí que habían ido juntos y demás, porque eran ómnibus que iban a tener las mismas características, etcétera. Esa era la otra pregunta.

También quiero saber cómo es el abastecimiento de combustible. Yo he visto unas cisternas no sé cómo se llaman , camiones con el logo de Cutcsa…

SEÑOR BARCIA (Fernando). Tractores cisterna.

SEÑOR PEÑA (Adrián). ¿Cómo es? ¿Cómo carga? Supongo que tendrá un beneficio en abastecerse a sí misma con su propia cisterna. ¿Cómo funciona eso? Quiero saberlo solo a los efectos de informarle.

Por otra parte, tengo ese otro pedido de información a la empresa para que la envíe a posteriori.

Voy a solicitar que me envíen lo siguiente:

"1) Detalle de los permisos recibidos de la Intendencia de Montevideo y del MTOP por la empresa desde 1999 a la fecha. Por detalle se entiende la identificación de cada servicio, su recorrido, su frecuencia, los boletos vendidos y la fecha de adjudicación

2) Explique cómo se realiza la adquisición de unidades. ¿Cómo es el proceso?

3) Detalle de las unidades adquiridas desde el año 1999 a la fecha. Por detalle se entiende cantidad de unidades, fecha de inicio del trámite, fecha de ingreso al país; especificaciones técnicas, marca, modelo, carrocería (marca y tipo), capacidad y características del motor

4) Detalle los contratos por publicidad en las unidades tanto interior como exterior. ¿Cómo se realiza la venta de publicidad? ¿Cómo son los contratos? ¿Quién lo controla?

5) Detalle los ingresos de la empresa por 'licitación de partes'" un concepto que fue explicado la semana pasada aquí "desde 1999 a la fecha.

6) Detalle lo recibido por 'premio por eficiencia' desde su implementación a la fecha, detallando año por año".

SEÑOR PRESIDENTE. La Mesa le va a entregar a los invitados la solicitud de información por escrito.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Complementando mi respuesta sobre el proceso de compra e importación de unidades, normalmente, para llevar adelante eso que mencioné con respecto a las características de los vehículos, se hacen varios viajes a fábrica. Por un lado, viajan el gerente del área comercial, con el jefe del taller mecánico, el jefe de carrocería, para ir a ver el prototipo del vehículo. Ahí se ajustan detalles para evitar que un vehículo se vaya a fabricar sin tener en cuenta esos aspectos que especialmente somos muy celosos en cuidar. Paralelamente, se hacen viajes para discutir las condiciones comerciales. En esos viajes, normalmente, las empresas vamos acompañados de los representantes locales de esas fábricas. Lo identifico como proceso normal de cualquier importador de productos en el comercio uruguayo. No sé si faltaba algo más.

Respecto de la otra pregunta que quedaba, que era cuál es nuestro sistema de abastecimiento de combustible, debemos mencionar que nosotros por nuestro volumen tenemos estaciones propias de servicio. Hay otras empresas que lo que hacen es firmar acuerdos con estaciones de combustible ya sea del sello Ancap o de otro distribuidor y entonces no tienen sus costos asociados a lo que tendría hoy una estación de servicio, de tener los tanqueros, que le llamamos, el tener la responsabilidad del control y la calidad del combustible, la inversión en las instalaciones y la inversión en el mantenimiento de esas instalaciones.

A su vez, esas empresas que se asocian a estaciones de servicio ya directamente, la forma en que llega el combustible a esa estación de servicio, forma parte del mecanismo de distribución que tiene el Uruguay a través de los distintos sellos. Cada una de las empresas distribuidoras tiene su propia flota de vehículos y hay una flota particular que también opera para complementar a las flotas que tiene cada uno de los sellos, que es Aflecom.

Este año, apenas estoy cumpliendo cuarenta años en la empresa y, que recuerde, siempre Cutcsa fue cliente de Ancap. En todos esos años, Ancap asumía la responsabilidad del combustible desde que lo fabricaba en la planta, hasta que lo entregaba en nuestras estaciones.

Nosotros tenemos bocas de suministro en distintas plantas, en la zona oeste de Montevideo, en Ciudadela; en el norte, en la planta de Gronardo, en nuestra planta Añon, y en la zona este, en Veracierto. En cada una de esas plantas tenemos lo que sería una estación de servicio que abastece de combustible. Ancap era responsable del suministro hasta la boca del tanque. Eso funcionó así siempre hasta que tuvimos un inconveniente, que terminó en un litigio con Ancap, en su momento, porque hubo un problema en el abastecimiento, en el que nosotros identificamos un perjuicio económico. Ese fue un proceso que se terminó resolviendo entre las partes de forma tal que Cutcsa asumió la responsabilidad del combustible de Cutcsa desde la planta de La Tablada, haciéndonos cargo nosotros de los cargos asociados al traslado y, a su vez, percibiendo también la partida de flete que Ancap paga a todos camioneros que hacen la distribución de combustible.

Si me preguntan si Cutcsa recibe algún beneficio, sí, Cutcsa cobra un flete por esa tarea, pero es el precio que nosotros compramos los camiones, los tenemos que mantener en las condiciones que el LATU y la propia Ancap exige, ponemos el personal y ponemos el combustible a esos camiones para hacer el traslado del combustible de La Tablada a cada una de nuestras plantas. Esos camiones, además de la telemetría, tienen un sistema de cámaras, que permiten asegurar que el camión sale de La Tablada y va a nuestra planta Gronardo y no se queda por el camino, y a su vez cuando llega a la planta Gronardo, también tenemos un sistema de circuito cerrado de televisión, donde quedan grabadas todas las imágenes del proceso de descarga de la cisterna y el escurrido en los tanques nuestros. Son todas mejoras de control interno que hicimos para no volver a tener un problema de falla de control interno, como habíamos tenido en aquel momento. Entonces, esa es la realidad.

¿Que nosotros somos la única empresa que tenemos una flota propia directa? Porque puede haber alguna empresa que tenga también alguna estación de servicio y entonces esa estación de servicio es la que tiene camiones que van a surtirse a La Tablada. Lo nuestro es transparente. Las cisternas están identificadas con el logo de Cutcsa. Si uno las ve por la calle, sabe que salen de La Tablada y van a nuestros predios.

SEÑOR PEÑA (Adrián). ¿Cuál es la empresa que realiza el transporte desde La Tablada hasta las estaciones propiedad de Cutcsa?

SEÑOR BARCIA (Fernando). Cutcsa.

SEÑOR PEÑA (Adrián). O sea que Cutcsa es una empresa de transporte de las características a las cuales Ducsa contrata el transporte fletero?

Disculpe la pregunta. La explico, porque es una diferencia importante, no solo con el resto de las empresas de transporte, sino con el resto del mercado nacional.

A mí me sorprendió mucho. Yo tengo una empresa. Surto a mis camiones en la empresa, pero no tengo la posibilidad de cargar en La Tablada. Me voy a anotar para ver si puedo mandar mi camión para cargar en La Tablada y todavía tener el beneficio del flete por el combustible que me llevo a mí mismo. Me explico. Es una diferencia importante con el sistema. Preguntaremos a Ancap cómo es que otorga las licencias. Hasta donde he visto, siempre son los sellos que ya conocemos y los transportistas que ya sabemos cómo se establece. Esta es una diferencia y por eso lo pregunto.

Se me ocurría que era una empresa propiedad de Cutcsa, pero que se dedicaba específicamente al transporte de combustible, como establece la reglamentación en el caso de Ancap, pero es la propia empresa.

SEÑOR FACELLO (Guillermo). Considero que se están realizando preguntas a una empresa privada sobre su gestión, las cuales el invitado no está obligado a responder, porque si tienen camiones y lo hacen así y el señor diputado Peña no tiene camiones para esa tarea, es un tema de empresas diferentes. Considero que el gerente general de Cutcsa ha sido muy explícito y muy claro en todas sus apreciaciones y sus respuestas, pero toda esta operativa… Lo único que falta que le pregunte es cuáles son los saldos de las cuentas corrientes de la empresa en estos momentos. Me parece que se está excediendo el cometido de la comisión.

SEÑOR PEÑA (Adrián). En la medida de las posibilidades, que sean los invitados los que respondan y que no lo hagan a través de interpuestas personas y, mucho menos, por los miembros de la comisión.

Si la empresa, con cuya presencia yo no contaba en el día de hoy, tiene algún inconveniente en responder lo que le pregunto, ellos me lo dicen y yo lo entenderé, como he entendido cada cosa que ha sucedido aquí o cada cosa que me han explicado. No hay ningún inconveniente. No están obligados a responder. Ellos lo saben, porque han venido preparados y muy bien para esta instancia, así que creo que también debemos cuidar los roles de cada uno acá, porque al final nadie es abogado defensor de nadie y la empresa perfectamente puede manifestar que no quiere volcar determinada información. Desde mi punto de vista, es sumamente relevante, porque esta es una excepción con el resto del Uruguay, y simplemente quiero que me ayuden a entenderlo, pero también pueden negarse a contestarlo, como ha pasado en otras instancias.

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo). Quería saber cuál es el volumen de combustible diario que consume la empresa, porque me parece que ese dato tiene que ver con este sistema preferencial que tiene para el traslado del combustible.

Conozco que hay otras empresas que tienen el mismo sistema. No sé si utilizan camiones propios o contratan otros camiones, pero sí tienen el mismo sistema algunas empresas que tienen que ver con los trabajos agrícolas, del interior del país, que concentran el consumo de varios productores agrícolas y concentran directamente en La Tablada. Con eso se ahorran la bonificación del flete, pero también la bonificación de la estación, que genera una cuestión mucho más atractiva para el consumidor, pero estamos hablando de volúmenes que me parece que exceden la flota de la empresa a la que hacíamos mención.

SEÑOR PRESIDENTE. Como se ha puesto de manifiesto aquí, por supuesto, las empresas privadas han venido a esta comisión como ha venido gentilmente Cutcsa a brindarnos información, dentro de su ámbito. Los legisladores hacen preguntas y la empresa está abierta a dar las respuestas que entienda pertinentes y que quiera dar a la comisión.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Sobre este tema, en primer lugar, no tenemos ningún inconveniente en dar respuestas a las preguntas del señor diputado. Siempre que nos han solicitado venir, siempre hemos venido. No creo que en el futuro cercano vaya a haber ningún hecho que amerite cambiar esa conducta.

En segundo término, en referencia a cuál es el trato a Cutcsa respecto al abastecimiento de combustible, puedo decir que no creo que sea la única empresa que tiene un abastecimiento directo de Ancap por fuera de la cadena de distribución. Por otra parte, el sistema que tenemos, que es cierto opera por fuera de la cadena de distribución, yo no sé desde qué época está, pero seguro, por mi edad, que desde antes de la década del ochenta. O sea que no se trata de un sistema que se haya instaurado en los últimos gobiernos, ni mucho menos. En realidad, desde antes de instaurar el esquema que acabo de describir, en el que nosotros asumimos la responsabilidad y el riesgo de obtener el combustible desde la planta de La Tablada en lugar de hacerlo desde la boca del tanque, Cutcsa y Ancap tenían contrato directo. Siempre lo tuvimos; recuerdo contratos entre Ancap y Cutcsa de la década del ochenta, que cada tanto se renegociaban.

¿Qué consecuencias tienen esos contratos? Una de ellas es que a Ancap le sale más barato, porque parte de los costos de la distribución que a nosotros no nos pagan, queda a beneficio de dicha empresa.

Entonces, en cuanto al margen de distribución y el del estacionero ahora no recuerdo los valores puedo decir que no hay una diferencia material entre lo que percibimos nosotros y lo que percibe el resto de los transportistas. Lógicamente, si un transportista en lugar de tener un taque propio hace un arreglo con un estacionero, lo que está haciendo es dándole una parte de su margen al estacionero, pero también se está sacando la responsabilidad de arriba y todo el costo laboral que ello conlleva. Nosotros tenemos seis estaciones de servicio que funcionan las veinticuatro horas, y el costo del personal, el costo operativo, no es menor. Es claro que nuestro negocio es el transporte colectivo de pasajeros, y todas esas otras actividades son conexas, que las hacemos porque nos parece que es la forma más eficiente de trabajar, no porque nos den ganancias.

Por algo los estacioneros están muy comprometidos con su rentabilidad.

Por otra parte, respondiendo a la pregunta realizada por el señor diputado González, consumimos 100.000 litros por día de combustible, es decir, 30.000.000 de litros por año.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Entiendo perfectamente el negocio de la empresa con Ancap; es razonable y entendible.

De todos modos, para que quede claro, quisiera que confirmara si es desde la década del ochenta que se surte con los camiones propios.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Creí que había quedado claro.

Desde la década del ochenta tenemos convenio con Ancap, y lo tradicional era que Ancap nos abasteciera de combustible hasta la boca del tanque. Pero en determinado momento tuvimos un problema, ya que a Cutcsa le faltaron muchos litros de combustible. Entonces, se acordó con Ancap que dicha empresa se sacara la responsabilidad de ese riesgo y que nos la trasladara a nosotros, que al asumirla teníamos que reabastecernos. Por lo tanto, el abastecimiento se hace directamente con camiones de Cutcsa y no contamos con una empresa tercerizada que brinde ese servicio; y es así, exclusivamente, por un tema de manejo de riesgo y no de

rentabilidad o económico. En realidad, en aquel momento hubo problemas, porque algunos fleteros no llevaban el combustible a Cutcsa.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Todos los factores operan sobre la rentabilidad, y sobre la rentabilidad de todas las empresas.

Por otra parte, quisiera saber si recuerda el momento preciso en que se cambió el sistema.

SEÑOR BARCIA (Fernando). No quiero abusar de mi memoria, pero el problema se suscitó en la década del noventa, y la solución se terminó dando alrededor de 2005, 2006 o 2007. Y el juicio llevó varios años.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Reitero el agradecimiento.

Después haremos los comentarios correspondientes, pero me gustaría dejar una constancia.

Agradezco en forma personal como corresponde cuando uno habla por uno mismo la prolijidad de las respuestas. Además, noto que la gestión está bastante profesionalizada, lo que en Uruguay a veces es complicado lograr, ya que no está identificada como una especialidad, que es algo que a los que nos dedicamos a ella nos molesta mucho.

Por otra parte, si el señor presidente me permite, me gustaría hacerle una pregunta al doctor Rodríguez como asesor letrado.

La voy a hacer con la mejor intención de clarificar la situación.

En realidad, me quedé muy preocupada de manera general, no por las empresas que fueron parte debido a la anulación de la sentencia por parte del Tribunal de lo Contencioso Administrativo, de la que tomé conocimiento en la sesión pasada. Si bien Cutcsa no es parte de dicha sentencia, sí está implicada en los considerandos.

Obviamente, todos sabemos lo que significa que el Tribunal anule algo, y anuló la Resolución Nº 145/07, de 12 de enero de 2007. En ese sentido, le pregunté al señor Pascale, de Raincoop, que hicieron después de emitida la sentencia, y me contestó que, quería que quedara claro que las partes las cooperativas habían actuado bien. La sentencia habla de Comesa que no es cooperativa , Coetc, UCOT y Raincoop.

Entonces, le pregunto a usted, como asesor letrado de Cutcsa…

SEÑOR RODRÍGUEZ (Fernando). Desconozco el juicio.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Esta bien.

Entonces, le hago la pregunta a cualquiera de los dos.

Nosotros en esta Comisión aclaramos cuál era la investigación, pero uno queda medio preocupado porque sabe lo que es la anulación de una sentencia, y que "después no pasó nada", ya que "después no pasó nada" no existe en el ámbito del derecho. Entonces, quisiera saber si eso afectó si lo hizo en algo el funcionamiento del sistema de transporte público en general y si hubo alguna intervención de las autoridades competentes, como el ser Ministerio de Transporte y Obras Públicas o la Intendencia de Montevideo, en relación a los efectos de anular una resolución de la Intendencia, ya que eso significa que todo vuelva para atrás. Me estoy refiriendo, simplemente, a un tema jurídico, a los efectos de saber el señor Pascale no me lo supo contestar; excepto lo que acabo de decir si hubo alguna consecuencia. Hago esta consulta porque si alguien alguna vez se pone con cabeza de constitucionalista puede pensar: ¿qué paso con las situaciones que se dieron desde la anulación de la Resolución hacia atrás? Todos sabemos lo que significa anular: todo vuelve al momento previo al de la Resolución que se anuló, a la situación anterior. Además, quisiera saber porque me preocupa y me gusta saberlo cómo influyó en lo que vino después, si no influyó en nada, o si se siguió como si la sentencia no hubiera existido. Aclaro que sé que Cutcsa no es parte de ella; me consta, pero como todos conocemos el contenido de la sentencia y se nombra a esta empresa, me gustaría que se aclarara la situación.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Aclaro que no soy abogado; soy contador. Además, mi respuesta no esta fundamentada en el conocimiento del fondo del tema.

Teniendo en cuenta lo que se habló en la reunión anterior, lo que está usted aportando en esta reunión y lo que yo en una parte de mi exposición dije en cuanto a que el proceso de compra había sido complejo y capaz que para algunos actores no muy transparente, supongo yo que las empresas necesitaban mostrar que habían hecho las cosas bien. Yo interpreto que lo que Pascale quiso decir es que lograron ese objetivo con el fallo del TCA. ¿Qué consecuencias tenía el fallo del TCA? Anular la resolución. La resolución decía que a partir de tal fecha había que poner las máquinas en determinadas condiciones. Si esa resolución no hubiera existido y la intendencia nos hubiera dicho que teníamos que poner las máquinas… Porque somos empresas privadas; esas decisiones las tenemos que tomar. Esa resolución ayudaba a que todos lo hiciéramos en el mismo momento, como debía ser, porque a partir de ese momento pasábamos a funcionar como un sistema, ya que el que sacaba un boleto en Raincoop podía viajar en Cutcsa, en Coetc o en Come.

Entonces, no me imagino reitero que no soy abogado qué consecuencias jurídicas podría tener esa anulación. Creo que si se anulaba esa, se sacaba otra que capaz que salvara esa observación del TCA, pero no imagino que el fondo del tema hubiera cambiado mucho de lo que pasó.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Veo que han seguido prolijamente todo el proceso de esta Comisión. La verdad es que lo agradecemos mucho porque hay quienes lo siguen, pero no prolijamente y hay distorsiones a lo que acá se dice.

Voy a hacer una consulta aunque imagino cómo fue el proceso.

Al comienzo de la sesión, cuando ustedes todavía no habían entrado, me referí ya se van a enterar a la representación de la empresa. Normalmente, a las sociedades anónimas las representa el presidente del directorio o dos directores actuando conjuntamente. Imagino que en este caso hubo un mandato del directorio. Algo dijo usted al respecto, pero me parece bueno que quede claro la legitimación activa en el sentido de cómo fueron mandatos para comparecer acá.

SEÑOR BARCIA (Fernando). El estatuto de Cutcsa incluye las facultades que tiene la gerencia general.

El primer órgano de jerarquía es el estatuto, la asamblea de accionistas, el directorio y la gerencia general.

Dentro de las atribuciones de la gerencia general está la de representar a la empresa en los ámbitos donde sea necesario.

De todas formas, este tema pasó por el directorio. O sea que formalmente hay un acta de directorio donde dice: "Vayan ustedes dos".

SEÑOR GROBA (Óscar). Saludamos a la delegación de la empresa de Cutcsa; esperábamos su asistencia. Han sido muy claros en las respuestas que han dado en esta larga sesión.

En esta Comisión Investigadora estamos recopilando insumos sobre el financiamiento de las campañas electorales desde el año 1999 hasta el año 2015. Voy a hacer una pregunta concreta.

En su momento, conocí al expresidente de Cutcsa, el señor Carlos Lago. Tuve relacionamiento con él; éramos actores en otra área de la sociedad.

El señor Carlos Lago fue electo diputado por el Foro Batllista, si no me equivoco, desde el año 1995 hasta el 2000.

La pregunta concreta es: ¿él siguió integrando el directorio? Obviamente, vínculos puede haber; es razonable. Queremos saber si siguió integrando el directorio de alguna manera porque estamos investigando desde 1999 en adelante y esta es una empresa muy importante.

Por otra parte, voy a hacer una constatación respecto a la primera pregunta que se hizo, que para mí es muy importante. La formuló el diputado Facello y tiene que ver con qué clase de aportes hizo Cutcsa a los partidos políticos. Esa pregunta también fue respondida.

En la historia de la empresa Cutcsa tal como aquí se expresó ha habido aportes a todos los partidos políticos. Quiero que quede la constancia plenamente establecida; fue la primera pregunta que se hizo, hace rato ya. Como la versión taquigráfica es larga, me interesa destacar esto.

Naturalmente, los aportes hechos están todos registrados. Yo tengo acá una larga lista de aportes hechos a todos los partidos políticos: figuran el Foro Batllista, Lista 15, Alianza Nacional, Herrerismo, y los montos. Seguramente debe haber aportes al Frente Amplio; no los tengo, pero debe haber.

Por lo tanto, primero quería hacer esa pregunta relativa al año 1999 y, segundo, quería constatar lo que dijo la empresa respecto al apoyo a todos los partidos políticos de la vida democrática nacional, de los cuales existen los registros correspondientes.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Con respecto a la actuación de nuestro expresidente Carlos Lago en Cutcsa, debo decir que luego de ser electo legislador dejó el cargo. Si no recuerdo mal, la elección fue en 1994 y asumió en 1995. Ahí ya dejó de ser presidente de Cutcsa y dejó de integrar el directorio. No lo volvió a integrar más. No se presentó más a elecciones. No es que se haya presentado y haya perdido, sino que no tuvo más actividad en Cutcsa. Se acogió a los beneficios jubilatorios. Posteriormente, hasta vendió su participación social. O sea que ya hace años que está desvinculado de Cutcsa.

En cuanto a las aportaciones, Cutcsa siempre estuvo abierta a atender las solicitudes de todos los partidos.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Quiero hacer algunas aclaraciones.

La primera tiene que ver con un pedido que se realizó este año, al que de manera elíptica hace mención la primera pregunta. Me di cuenta por la pregunta y por la respuesta que eso tenía que ver con el Partido Colorado.

Este año el Partido Colorado solicitó apoyo a la empresa como bien señaló el gerente para que alguna unidad fuera utilizada en sus elecciones juveniles. Cuando tomé conocimiento de esa solicitud la había hecho la comisión electoral de Montevideo , personalmente me encargué de que quedara sin efecto, no porque ello trajera algún tipo de implicancia, sino porque como yo soy miembro denunciante de esta situación, no quería que eso llevara a malas interpretaciones. ¿Por qué digo esto? Porque nada impedía que la empresa Cutcsa colaborara con el Partido Colorado con dos o tres ómnibus en las elecciones juveniles. Lo que aquí se está investigando, eso también es importante que la empresa lo sepa, no es a la empresa Cutcsa. Eso es muy importante. Lo que aquí se está investigando son, eventualmente, decisiones tomadas por a quienes a nosotros nos toca controlar, que es el Poder Ejecutivo, que no quiere decir que hayan sido tomadas. Estamos investigando si se tomó algún tipo de decisión que haya beneficiado a la empresa en tanto colaborador de la campaña de determinado partido político. No es a la empresa en sí, que toda empresa debe actuar correctamente y también debe maximizar sus beneficios y mantenerse en el tiempo y hacerlo de manera honesta y esto está bien. Quiero que también la empresa lo tenga claro. Aquí, el denunciante, que soy yo, y que investiga, tratar de ver si, eventualmente quizás esto sea descartado, que es lo mejor que le puede pasar a la situación ante la que estamos , hubo alguna decisión que benefició a la empresa. No se trata de la empresa, sino de decisiones de gobierno, de jerarcas en distintos ámbitos del partido que sea. Eso también lo quiero aclarar para que no se sienta la empresa interpelada. Aquí lo que se está tratando es de las decisiones de jerarcas públicos eventualmente y no de la empresa.

SEÑOR PRESIDENTE. No me corresponde a mí, en mi calidad de presidente, y menos finalizando esta reunión, ingresar en ninguna polémica. Simplemente, voy a dar lectura al artículo único de creación de esta comisión investigadora, que dice:

"Créase una Comisión Investigadora (artículos 2º literal C) y 6º de la Ley Nº 16.698) con el fin de investigar el financiamiento de las campañas electorales, desde el año 1999 hasta el año 2015 inclusive, y su vinculación con las siguientes empresas, sus directores o accionistas: Fripur S.A., Camvirey S.A., Aire Fresco S.A., Minitar S.A. y C.U.T.C.S.A. La Comisión investigará asimismo las tarifas de publicidad de los medios de comunicación a los diferentes partidos políticos, y podrá extender su investigación a otras empresas que expresamente designe.

Fíjase un plazo de un año, prorrogable por seis meses más, para la actuación de dicha Comisión Investigadora. El plazo se contará desde la fecha de aprobación de la presente resolución.

La Comisión que se crea estará integrada por 15 miembros, 7 de los cuales corresponderán al lema mayoritario. Los 8 miembros restantes […]".

Este es el objeto de la comisión investigadora.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Frente la alusión que hizo el señor diputado Peña, a mí me queda claro cuál es el alcance, y ahora lo acaba de dejar más claro todavía el señor presidente.

Cuando me hacen la pregunta de si hubo solicitudes de colaboración reciente, yo no quise entrar en identificar a ninguna, pero lo que sí les quiero trasmitir a todos es que todos los partidos nos piden. El caso puntual a que usted hace referencia no fue este año; fue el año pasado.

SEÑOR PEÑA (Adrián). En 2017.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Por eso; no fue este año sino el año pasado. A nosotros no nos llamó la atención para nada porque, casualmente, la firmó usted pero la podría haber firmado otro miembro del ejecutivo del partido y nosotros le íbamos a dar el mismo tratamiento que les damos en el caso de otros partidos. Nosotros tratamos de atender de la misma forma cuando nos pide una escuela que llevemos a los chiquilines al museo Gurvich o nos pide una facultad que le prestemos uno de los Rondamomo porque van a hacer una actividad en el centro. Ese es el estilo o el compromiso que tenemos, que no es de ahora, viene de la época de que yo era niño. Yo en Cutcsa estoy desde los quince años, pero soy transportista de toda la vida. Mis padres son de Cutcsa, mi abuelo era de Cutcsa. Entonces, creo que eso ha quedado suficientemente claro.

Respecto del motivo, yo no puedo separar a Cutcsa de la investigación tal cual está redactada la investigación, el objeto. Yo he visto en la investigación que se identifica como que la relación que pueda tener nuestro presidente con el presidente de la República puede haber generado algún beneficio a Cutcsa. No es que le haya originado un beneficio personal a Juan Salgado o a un emprendimiento particular que él tiene; se está investigando si generó algún beneficio a Cutcsa. Por eso se habla del fideicomiso del gasoil. Entonces, no hay forma de que Cutcsa no venga y dé su opinión. No podemos no estar involucrados porque estamos involucrados a partir del momento que se creó la comisión con el sentido que se creó.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Está claro.

Yo sé que la empresa ha colaborado y no había ningún inconveniente. Yo advertí sobre la situación porque hoy aquí se preguntó por apoyos posteriores a 2015 y usted habló de elecciones juveniles y ha habido solo de dos partidos, o sea que tenía chance de errar en el 50%, y la realidad es que, como dije, no había ningún inconveniente en que Cutcsa colaborara con eso con el partido que yo integro. El punto es que yo sospeché que eso se podía dar para embarrar un poco la cancha, cosa que he comprobado hoy y por eso lo quise aclarar. No tenía nada que ver pero, como las cosas se suelen enredar lamentablemente en esta actividad, hoy lo comprobé y por eso lo quería dejar claro. También, de paso, personalmente explicar por qué dejé sin efecto el pedido, que no era nada con la empresa sino por mi situación.

SEÑOR PRESIDENTE. No habiendo más preguntas, queremos agradecer la presencia de los invitados.

La información que ustedes nos han brindado es muy valiosa e importante para el trabajo de esta comisión. Francamente, para nosotros ha sido una jornada extensa de trabajo pero muy fructífera. Se llevan algunos pedidos de información que, en la medida de sus posibilidades, les pedimos que nos los hagan llegar; ya tienen el contacto con la comisión.

SEÑOR BARCIA (Fernando). Muchas gracias a ustedes por habernos recibido y por darnos la oportunidad de dar nuestra visión. Invitamos a los que no conocen Cutcsa a visitarnos un día y conocer nuestras instalaciones, nuestra gente. Van a ver que es una empresa de mucho trabajo. Somos más de cuatro mil accionistas vinculados a esta empresa, muchos de nosotros de varias generaciones. No hay ningún dueño que tenga más del 1% del paquete accionario. O sea que somos todos pequeños inversores que lo que hacemos es vivir de este trabajo, y nos preocupa hacer las cosas bien. Por eso, quedamos a las órdenes para las instancias en que ustedes entiendan necesario que tengamos que volver.

SEÑOR PRESIDENTE. Muchas gracias por su participación.

(Se retiran de sala los señores Gerente General, magíster Fernando Barcia y doctor Fernando Rodríguez, asesor letrado de la empresa Cutcsa)

——Una de las cosas que hemos hecho, como lo notificamos, fue reagendar a la CND, que ya quedó confirmada para el lunes 16.

Por otra parte, en función del régimen de trabajo, salvo mejor opinión de la Comisión, propongo no enviar dos invitaciones para el mismo día, porque en las últimas reuniones algunos invitados tuvieron que esperar muchísimo. Me parece que estamos haciendo un uso de su tiempo que no es correcto. Por lo tanto, vamos a agendar una sola delegación o invitado por sesión.

El lunes 2 de abril está confirmado el Ministro de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR PEÑA (Adrián). En la sesión de la semana pasada, yo quería decir que dadas las respuestas del director Nacional de Transporte no era necesaria la presencia del señor ministro. Además, me habían comentado que estaba complicado.

(Diálogos)

——Quiero que conste en la versión taquigráfica que, sinceramente, trato de participar lo menos posible en el Whatsapp; lo hice en esta oportunidad porque entendía que no se estaba siendo leal con mi pedido en la comisión investigadora, en la medida en que yo no había invitado a la empresa, que fue lo que discutimos hoy.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE. Voy a pedir que no dialoguen y que no volvamos a llover sobre mojado.

SEÑOR PEÑA (Adrián). Yo creo que las respuestas del director Nacional de Transporte en lo que a mí respecta; no sé para el resto de la comisión fueron suficientes para las interrogantes que en su momento tenía, por lo que no sería necesario traerlo por el mismo tema, salvo por un par de cosas menores, de las que puedo informarme de otro modo. En todo caso, si es necesario lo agendamos; pero así adelantaríamos trabajo en la Comisión y no le robaríamos tiempo al ministro. Ese era el planteo que iba a hacer la semana pasada.

Además como quería hacer la semana pasada , quiero solicitar todos los decretos de los cuales estamos hablando, porque sinceramente estoy un poco perdido.

Se trata de las resoluciones de la Intendencia Departamental de Montevideo en relación a la línea CA1 y a las disposiciones referidas a lo que hemos denominado "carrocerías de piso bajo". Hay una resolución relativa a CA1 y dos a las carrocerías de piso bajo. También está el decreto de 2008, al que hoy se hizo referencia, en relación a los motores Euro II y Euro III. Además, las resoluciones vinculadas creo que también son decretos del Ministerio al premio por eficiencia, del que hemos estado hablando. Si no me equivoco, son tres decretos consecutivos de diferente año, que refieren específicamente a ello. No tengo los números ni las fechas, obviamente, porque no las dieron. Esas son las resoluciones que necesito.

Además, solicito al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a la Intendencia la información sobre las líneas otorgadas a todas las empresas de transporte colectivo y los ingresos de unidades a todas las empresas desde el año 1999 a la fecha, con las especificaciones y el detalle de cada una de esas incorporaciones.

SEÑOR PRESIDENTE. La secretaría se hará cargo de ubicar los decretos, que son públicos. Las otras cuestiones las vamos a diligenciar.

SEÑORA ARRIETA (Elisabeth). Con respecto a la convocatoria del señor ministro Rossi, creo que sería una falta de respeto después de invitarlo, confirmarlo y acordar su agenda con él, decirle ahora que no hace falta que venga. Todos sabemos que los temas que tratamos en esta Comisión son sumamente delicados. Ojalá que venga el ministro y ratifique todo lo que dijo su director de Transporte y podamos ir saliendo de todos estos temas. Ojalá podamos ir descartando presunciones, posibles problemas, aclarando y agregando transparencia al trabajo de esta Comisión; nada mejor sería que pudiéramos llegar a esa conclusión.

Por lo tanto, considero que si ya el señor ministro fue invitado y confirmó su asistencia, debe mantenerse la invitación; lo planteo concretamente.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). Simplemente, quiero decir que estoy totalmente de acuerdo con expresado por la señora diputada Arrieta.

Se trata de un ministro de Estado y se le debe el respeto que tiene su investidura y, además, es la máxima autoridad del Ministerio. Me parecería espantoso que no viniera Rossi ya que se agendó.

SEÑOR PRESIDENTE. ¿Hay una moción presentada por el señor diputado Peña en ese sentido?

SEÑOR PEÑA (Adrián). Yo lo había puesto en la lista para invitarlo, pero la información que recibí me satisface. No quiere decir que le pase lo mismo a los demás miembros.

SEÑOR PRESIDENTE. Por eso, a partir de su propuesta, estamos consultando a los demás miembros; hay opiniones en un sentido y en otro.

SEÑOR ASTI (Alfredo). Visto la discusión que se ha planteado sobre este tema, creo que la Presidencia está facultada para plantear al ministro Rossi que se entienden satisfactorias las exposiciones realizadas por el director Nacional de Transporte del Ministerio y consultarle si continúa interesado en venir. Por supuesto, nosotros somos los primeros en querer escucharlo, pero si le trasmitimos que el miembro denunciante está satisfecho con las respuestas dadas por el director Nacional de Trasnporte, que sea él que diga si quiere mantener la convocatoria o no.

SEÑORA BIANCHI POLI (Graciela). El diputado denunciante tiene las facultades que tiene, y los miembros de la Comisión tenemos las facultades que tenemos. Incluso, si hay alguien que las tiene más acotadas es el diputado denunciante. En consecuencia, yo no voy a depositar no estoy haciendo ningún tipo de presunción, por las dudas en la voluntad del ministro que integra el Poder Ejecutivo decidir si viene o no. En primer lugar, la Comisión había votado que venga; en segundo término, me parece una falta de respeto a su investidura, porque además ya se acordó. Entonces, llamarlo y decirle: "¿viene o no viene?" ¡No! Eso sería también faltarnos el respeto a nosotros mismos y a la Cámara que nos mandató. Yo fui la que primero reconoció las declaraciones del director, me parecieron muy buenas. ¿Y? El ministro es el ministro; en consecuencia, yo no quiero que se le den facultades de más a los que las tienen, pero de menos tampoco. Basta. Que venga el ministro. Si él ya lo tiene en la agenda y tuvo la buena voluntad de fijarlo. ¡Vaya si es importante que un ministro demuestre esa buena voluntad!

SEÑOR PRESIDENTE. Señores legisladores: francamente les digo que siento que hay diferentes opiniones y la presidencia no las puede resolver.

Entonces, mantenemos la convocatoria al señor ministro para el día 2 de abril o realizamos gestiones para que dicha convocatoria quede sin efecto. Hay diferentes opiniones en la Comisión.

(Diálogos)

——Quiero saber si hay una moción para decirle al señor ministro que no concurra el día 2. ¿Alguien mociona para que no venga?

(Diálogos)

——Entonces, si nadie mociona en ese sentido, sesionamos el día 2 de abril.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el planteo del señor diputado Peña respecto a solicitar información al Ministerio de Transporte y Obras Públicas sobre todas las concesiones de líneas de transporte otorgadas, y todos los trámites de importación de vehículos y carrocería desde el año 1999 a la fecha.

(Se vota)

——Diez por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Vamos a diligenciar esta información.

A su vez, debo informar que llevamos algunas sesiones en las que no procedimos a regularizar la situación de la presidencia, más allá de los acuerdos políticos, que son claros.

Si ustedes están de acuerdo es una propuesta sui géneris, pero creo que subsana el asunto , ratificamos al presidente y al vicepresidente para continuar ejerciendo dichos cargos hasta que finalice el mandato de la Comisión.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Nueve en diez: AFIRMATIVA.

Se levanta la reunión.